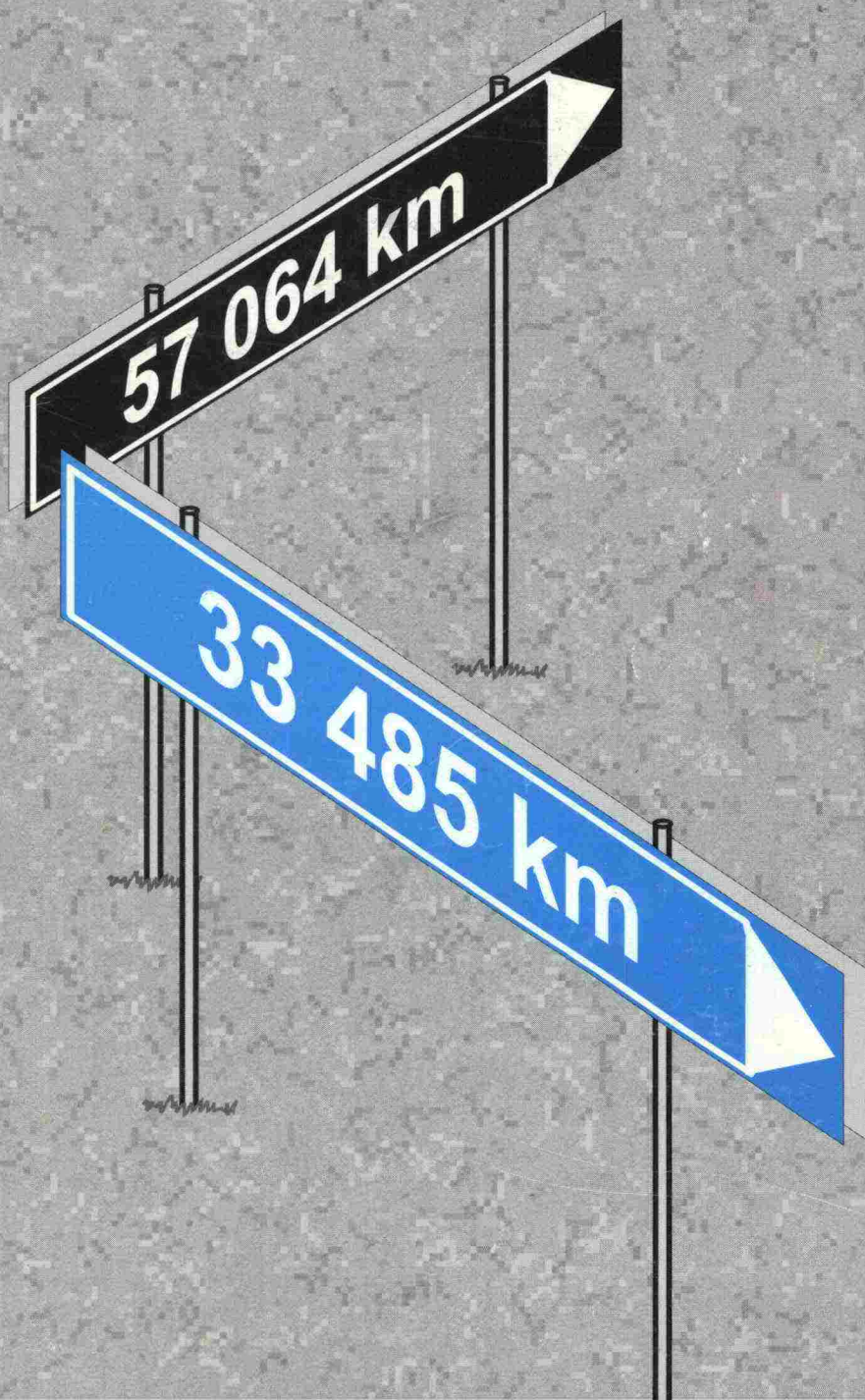


020197



Tielaitos

# Taustaselvitys pientiepolitiikkaa varten



Tielaitoksen  
selvityksiä  
52/1998

Helsinki 1998

TIEHALLINTO  
Tie- ja liikenneolojen  
suunnittelu

Tielaitoksen selvityksiä  
52/1998

## **Taustaselvitys pientiepolitiikkaa varten**

TIEHALLINTO  
Tie- ja liikenneolojen suunnittelu

Helsinki 1998

ISBN 951-726-483-6  
ISSN 0788-3722  
TIEL 3200546

Painopaikka: Painotalo Suomenmaa Oulu 1999

Julkaisun kustannus ja myynti:  
Tielaitos, hallintopalvelut,  
painotuotemyynti  
Telefax 0204 44 2202

**Tielaitos**

Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde 0204 44 150



**Aiheluokka:** 10

**Asiasanat:** alempiasteiset tiet

## TIIVISTELMÄ

Suomen aluerakenteessa on tapahtumassa merkittävä muutos, kun väestö siirtyy entistä enemmän taajamiin ja erityisesti suuriin asutuskeskuksiin. Liikenne-ministeriö on linjauksissaan kuitenkin painottanut, että maan eri osissa tarvitaan kunnolliset liikenneyhteydet ja palveluiden tavoitettavuus eikä liikenteellisin keinoin ole syytä nopeuttaa aluerakenteessa tapahtuvia muutoksia. Alemmalla tieverkolla todetaan olevan selkeästi erilainen palvelutehtävä kuin päätieverkolla, ja varsinkin sen vähäliikenteisemmällä osalla on tärkeitä, että syrjäisiinkin paikkoihin pääsy on turvattu kaikkina aikoina.

Tässä selvityksessä on pientiepolitiikan taustaksi tarkasteltu vähäliikenteisten yleisten teiden (yhdystiet, joiden KVL  $\leq$  200) sekä yksityisten teiden tienpitoa. Tarkasteltavien yhdysteiden määrä oli vuoden 1996 alussa seuraava:

– KVL $\leq$ 50	4 990 km	9,7 % yhdysteistä			
– KVL $\leq$ 100	18 598 km	36,1 %	(51 - 100	13608 km	26,4 %)
– KVL $\leq$ 150	28 069 km	54,5 %	(101 - 150	9471 km	18,4 %)
– KVL $\leq$ 200	33 485 km	65,0 %	(151 - 200	5416 km	10,5 %)

Yksityisiä teitä on eräiden arvioiden mukaan runsaat 350 000 km, joista vuonna 1995 sai valtionavustusta 57 064 km. Kunnan avustusta saaneita teitä oli näiden lisäksi noin 26 500 km.

Vähäliikenteiset yleiset tiet ja yksityiset tiet ovat toiminnallisesti yleensä hyvin samanlaisia: haja-asutusalueiden pääsyteitä, joiden kautta kulkee merkittävä osa maa- ja metsätalouden kuljetuksista.

Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella on 11 % koko maan väestöstä (199 000 pysyvästi asuttua taloutta eli runsaat 550 000 ihmistä), 40 % loma-asunnoista (166 000 kpl), neljännes metsistä (6,7 milj.ha) ja yli puolet peltoista (1,4 milj.ha). Vähäliikenteisten yleisten teiden osalta ei vastaavaa tietoa ole rekistereistä saatavissa mutta ne ovat keskimäärin vilkasliikenteisempiä, ja sillä perusteella haja-asutusalueilla olevien toimintojen kannalta merkittävämpiä kuin edellä mainitut yksityiset tiet.

Vähäliikenteisten yleisten teiden (kp-luokka III) kunnossapito on laskennallisesti keskimäärin 73 % kalliimpaa kuin kunnossapitoluokkaan 1 kuuluvien yksityisten teiden kunnossapito. Markkoina ero on koko maassa eri liikennemäärärajauksilla seuraava:

- 21 Mmk, kun KVL on enintään 50 ajon./vrk (4 990 km)
- 78 Mmk, kun KVL on enintään 100 ajon./vrk (18 598 km)
- 116 Mmk, kun KVL on enintään 150 ajon./vrk (28 069 km)
- 138 Mmk, kun KVL on enintään 200 ajon./vrk (33 485 km)

Vastaavasti valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden (kp-luokat 1 - 4) kunnossapito maksaisi yleisten teiden kustannuksilla yli kaksinkertaisesti eli lähes 380 Mmk enemmän.

Valtaosa vähäliikenteisistä yleisistä teistä (KVL  $\leq$  200) on sorateitä (78 %) ja ne ovat liikennemäärät huomioon ottaen yleensä riittävän leveitä. Kelirikkoisuus haittaa liikennettä noin puolella tiepituudesta vaikka todellisten ongelmakohtien määrä onkin huomattavasti pienempi.



Valtionavustusta saaneet yksityiset tiet ovat keskimäärin selvästi kapeampia kuin yleiset tiet, mutta vuonna 1987 tehdyn selvityksen perusteella leventämistarvetta on hyvin vähän. Teiden kunto on vuoden 1997 syksyllä tehdyn suppean maastotutkimuksen perusteella yleensä vielä kohtuullinen: 37 % teistä todettiin hyväkuntoisiksi, 54 % tyydyttäväksi ja 9 % huonoiksi. Kunto on kuitenkin viime vuosina, kun valtionavustuksia ei juurikaan ole maksettu, selvästi heikentynyt.

Liikennemäärätietojen perusteella koko maassa on noin 2000 - 3500 km sellaisia yleisiä teitä, joiden hallinnollista asemaa tulisi tarkastella kriittisesti. Vastaavasti on lähes 4000 km sellaisia yksityisiä teitä, jotka voisivat liikennemääräkriteerien perusteella olla yleisiä teitä. Osa näistä on taajamien reuna-alueilla olevia taaja-asutuksen teitä, joiden asemaa tulisi tarkastella kaava-asiana.

## ALKUSANAT

Pientiet-käsitteellä tarkoitetaan tässä selvityksessä vähäliikenteisiä yleisiä teitä sekä yksityisiä teitä.

Selvityksessä on koottu yleisten teiden ja yksityisten teiden rekistereissä olevaa tietoaaineistoa ja tehty yhteenvetoja, joiden perusteella voidaan arvioida pientiepolitiikan erilaisten vaihtoehtojen vaikutuksia ihmisiin ja elinkeinoihin sekä liikenteeseen ja tienpitoon. Selvitettävistä asioista keskeisimpiä ovat olleet pien-  
teiden merkitys osana koko liikennejärjestelmää sekä tienpidon kustannukset. Erilaiset raja-arvot, joita tietoja koottaessa on käytetty, on valittu pelkästään tietojen poimintaa ja vaikutusten suunnan arviointia varten. Varsinainen pientiepolitiikka on monimuotoisempi asia eikä sitä voida toteuttaa tarkasti määriteltujen kriteerien mukaan.

Selvitys on tehty Tielaitoksen toimeksiannosta insinööritoimisto Suunnittelukolmio Oy:ssä, jossa työstä vastasi dipl.ins. Jorma Heikkinen. Työtä on ohjannut Tielaitoksen sisäinen työryhmä, jonka puheenjohtajana toimi dipl.ins. Pertti Paukkonen. Selvityksestä ei työn aikana ole pyydetty sidosryhmien kannanottoja.

Huom!

Yhteenvetojen valmistuttua havaittiin, että yksityisiä teitä koskevissa yhteenvedoissa ovat mukana myös sellaiset yksityisten teiden valtionavustusrekisterissä olevat tiet, joille ei ole maksettu avustusta vuonna 1995. Sen seurauksena teiden määrät ovat vajaan prosentin liian suuria ja vastaavasti kilometrikustannukset vajaan prosentin liian pieniä. Teiden merkittävyyttä koskeviin päätelmiin ja kustannusvertailuihin virheellä ei ole olennaista merkitystä. Yleisten teiden ja yksityisten teiden rekistereissä olevien puutteiden ja virheiden vaikutusta yhteenvetoihin ei pystytä arvioimaan.

Helsingissä joulukuussa 1998

Työryhmän puolesta

Pertti Paukkonen

## SISÄLTÖ

1 ERÄITÄ PIENTIEPOLITIikkaAN VAIKUTTAVIA LINJAUKSIA	7
2 TARKASTELTU TIEVERKKO	9
3 PIENTEIDEN MÄÄRÄ	10
3.1 Yleiset tiet	10
3.2 Yksityiset tiet	11
4 PIENTIESTÖN MERKITTÄVYYS	12
4.1 Yleiset tiet	12
4.2 Yksityiset tiet	16
5 PIENTEIDEN KUNNOSSAPITO	22
5.1 Kunnossapidon organisointi	22
5.2 Kunnossapitokustannukset	22
6 PIENTEIDEN LAATU	27
6.1 Yleiset tiet	27
6.2 Yksityiset tiet	30
7 YLEINEN TIE VAI YKSITYINEN TIE – VERTAILU KRITEREIHIIN	31

## LIITTEET

1. Yhdystiet, KVL  $\leq$  50 ajon./vrk
2. Yhdystiet, KVL  $\leq$  100 ajon./vrk
3. Yhdystiet, KVL  $\leq$  50 ajon./vrk ja raskaita enintään 2 ajon./vrk
4. Yhdystiet, KVL  $\leq$  50 ajon./vrk ja raskaita enintään 3 ajon./vrk



## 1 ERÄITÄ PIENTIEPOLITIikkaAN VAIKUTTAVIA LINJAUKSIA

### **Aluerakenne**

Ympäristöministeriön *"Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017"* -selvityksen mukaan aluerakenteen tavoiteltavana kehityssuuntana pidetään kehityskäytäviä, jotka muodostuvat kaupunkivyöhykkeistä ja niitä yhdistävistä kansainvälisistä ja valtakunnallisista liikenneväylistä. Välialueet muodostuvat maa- ja metsätalousvaltaisista alueista, joiden elinvoimaisuus ja ominaispiirteet pyritään turvaamaan. Maaseutualueilla parhaat toimintaedellytykset ovat em. keskusten ja liikenneväylien läheisyydessä sekä vahvoilla alkutuotantoalueilla, joihin liittyy monipuolista muuta elinkeinotoimintaa.

Uudenmaan Liiton *"Uusimaa 2020-skenaariot"* -raportissa aluerakenteen kehittämistavoitetta on tulkittu seuraavasti: Alueellisessa kehityksessä on tavoitteena tasapainoinen aluerakenne, mutta enää ei pyritäkään pitämään maan jokaista kolkkaa asuttuna, vaan kansallisia aluepoliittisia tukitoimia suunnataan valikoidusti niin, että saadaan aikaan elinvoimainen taajamaverkko koko maahan. Tämä merkitsee mm. kuntaliitoksia ja eräillä alueilla autioituvaa maaseutua, mutta samalla peruspalvelujen saatavuus turvataan ja vältetään täysin näköalattomien alueiden syntymiseltä. Hajakeskittyneen aluerakenteen henkilo- ja tavaraliikenne kulkee maanteitse.

### **Liikenneverkot**

Liikenneverkkojen ylläpitämistä ja kehittämistä on liikenneministeriön raporteissa linjattu mm. seuraavasti:

#### *Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020*

Koko yhteiskuntaan vaikuttava muutos on väestön siirtyminen suuriin asutuskeskuksiin sekä näiden ulkopuolella väestön keskittyminen haja-asutusalueilta taajamiin.

Liikenneverkkojen kehittäminen liikenteen kasvualueilla ei merkitse maan muiden alueiden unohtamista. Näilläkin alueilla liikennöintiolosuhteet pidetään liikenteen tarpeiden vaatimalla tasolla. Liikennejärjestelmän kehittämisen eräänä tärkeänä tavoitteena on edistää alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon saavuttamista. Maan eri osissa tarvitaan kunnolliset liikenneyhteydet ja palveluiden tavoitettavuus. Liikenteellisin keinoin ei ole syytä nopeuttaa aluerakenteessa tapahtuvia muutoksia.

#### *Ehdotus tieinvestointien suuntaamiseksi ja valintamenettelyksi, LM 10/97*

Alemmalla tieverkolla on selkeästi erilainen palvelutehtävä kuin päätieverkolla, ja varsinkin sen vähäliikenteisemmällä osalla on tärkeätä, että syrjäisiinkin paikkoihin pääsy on turvattu kaikkina aikoina. Koska alemmalla tieverkolla matkat ovat suhteellisen lyhyitä ja liikennemäärät pieniä, matka-aika ja ajokustannukset eivät ole yhtä tärkeitä tekijöitä kuin pääteillä. Tärkeätä sen sijaan on, että tarpeelliset henkilömatkat voidaan tehdä haluttuna ajankohtana ja että kuljetukset saadaan vuoden- ja vuorokaudenajasta riippumatta hoidettua samaa kuormakokoa käyttämällä.

Maaseudun asutukselle on eri väestöryhmien tasapuolisen kohtelun nimissä taattava esim. kuntakeskusten palvelujen käyttömahdollisuus. Tämä edellyttää mm. talvihoidon hyvää tasoa alemmalla tieverkolla, mutta se ei ole mitoittava tekijä investointitarvetta arvioitaessa.

*LM:n liikenneverkkoja koskevat strategiat:*

Vastaisuudessa on tärkeää, että liikenneverkon kunto säilytetään liikenteen tarpeita vastaavana ja kehittämisessä keskitytään hankkeisiin, jotka ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia, tukevat Suomen kilpailukykyä ja kansainvälistä asemaa sekä verkostorakennettamme ja maamme eri osien kehittämistä hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti.

Liikenneolosuhteita eri puolilla maata, eri käyttäjäryhmille ja eri kulkumuodoille ylläpidetään ja kehitetään pitkäjänteisesti yhteiskuntataloudellisin ja liikennepoliittisin perustein kysyntää vastaavasti.

*Suomen liikennejärjestelmä 2020*

Metsäteollisuuden ja maatalouden kuljetusten turvaamiseksi kiinnitetään huomiota myös alemman tieverkon (yleiset ja yksityiset tiet) kuntoon. Yrityksiltä on kuitenkin edellytettävä, että raskaimmat kuljetukset ns. pienteillä ajoitetaan mahdollisuuksien mukaan kelirikkokauden ulkopuolelle.

## 2 TARKASTELTU TIEVERKKO

Selvityksessä on tarkasteltu yleisistä teistä yhdysteitä erilaisilla liikennemääräraajauksilla ( $KVL \leq 50$ , 100, 150 ja 200) ja seututeitä, joiden  $KVL \leq 100$ , sekä yksityisiä teitä, jotka ovat saaneet kunnossapidon valtionavustusta vuonna 1995.

Seututeiden osalta tarkoituksena on lähinnä tarkistaa, minkä tyyppisiä teitä vähäliikenteisimmät seututiet ovat, ja herättää kysymys, onko tieluokitus niiden osalta ajan tasalla. Yksityisten teiden osalta tarkempi tarkastelu koskee valtionavustusta saaneita teitä, koska ne ovat yksityisistä teistä merkittävimpiä ja ovat myös se joukko yksityisiä teitä, joihin pientiepolitiikan mahdolliset muutokset pääasiassa vaikuttavat. Lisäksi esitetään arvioita siitä, kuinka paljon valtionavustuksen ulkopuolella olevia yksityisiä teitä on olemassa.

Keskeisimpinä tietolähteinä ovat olleet yleisten teiden rekisteri ja yksityisten teiden rekisteri. Yksityisten teiden osalta on käytetty hyväksi myös avustusmuutosten vaikutuksia koskevaan selvitykseen liittyneitä tiekunta- ja kuntakyselyitä.

Rekistereistä tehdyt yhteenvedot on tehty tiepiirijaolla, jotta niiden perusteella voitaisiin arvioida, kuinka erilaisten toimenpiteiden vaikutukset kohdistuvat alueellisesti. Joihinkin yhteenvetoihin on kuitenkin suhtauduttava tietyin varauksin, sillä vähäliikenteisten yleisten teiden liikennetiedot perustuvat usein vanhoihin laskentoihin ja ovat rekisterin ehkä epävarmintaa tietoa.



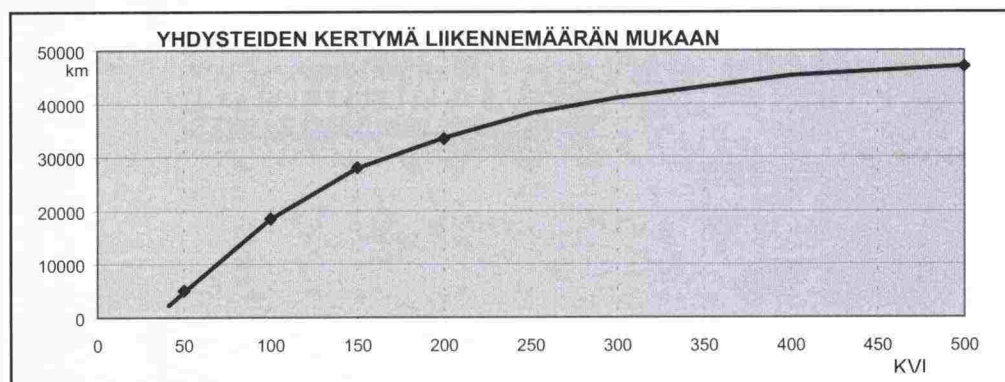
### 3 PIENTEIDEN MÄÄRÄ

#### 3.1 Yleiset tied

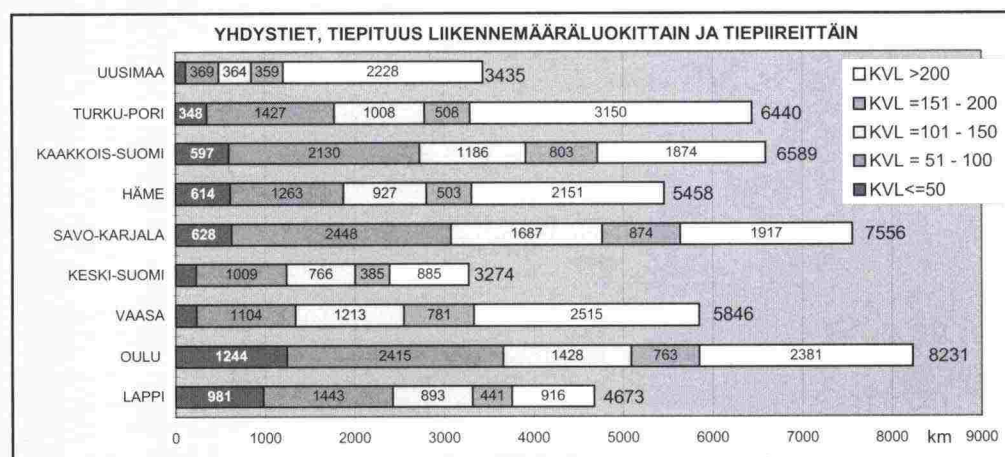
Tässä tarkastelussa keskitytään vähäliikenteisiin yhdysteihin. Seututeistä, joita oli vuoden 1996 alussa yhteensä 13 699 km, on tierekisterin mukaan todella vähäliikenteisiä, KVL ≤ 100, yhteensä 205 km (1,5 %). Suurin osa niistä on harvaanasutuilla alueilla olevia pitkähköjä tieosuuksia, joiden liikennemäärät voivat ajoittain olla huomattavasti suurempia. Tieverkollisen merkityksensä vuoksi ne eivät kuulu tässä tarkasteltavaan pienteiden joukkoon.

**Yhdysteitä** oli koko maassa vuoden 1996 alussa yhteensä 51 502 km. Vähäliikenteisiä niistä on eri liikennemäärillä mitattuna seuraavasti (KVL, keskimääräinen vuorokausiliikenne):

- KVL ≤ 50      4 990 km    9,7 %
- KVL ≤ 100    18 598 km   36,1 %    (51 - 100   13608 km   26,4 %)
- KVL ≤ 150    28 069 km   54,5 %    (101 - 150   9471 km   18,4 %)
- KVL ≤ 200    33 485 km   65,0 %    (151 - 200   5416 km   10,5 %)



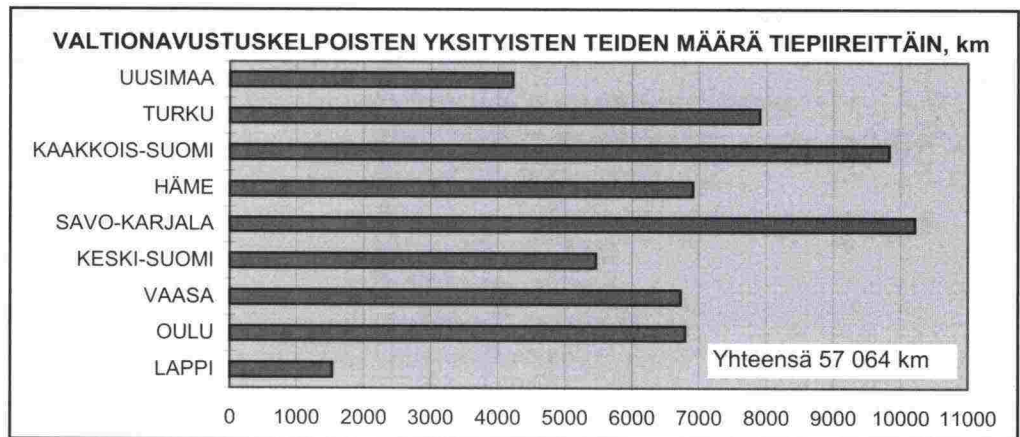
Kuva 1: Vähäliikenteisten yhdysteiden kertymä liikennemäärän mukaan



Kuva 2: Yhdystiet eri liikennemääräluokissa tiepiireittäin

### 3.2 Yksityiset tiet

Yksityisten teiden valtionavustusrekisterissä on teitä yhteensä 59 576 km. Tiepiirijaolla niiden määrä näkyy alla olevasta kuvasta. Em. yksityisten teiden lisäksi on vain kunnanavustusta saaneita yksityisiä teitä yhteensä noin 26 500 km ja ilman avustusta olevia pääsysteitä, metsäteitä ym. eräiden arvioiden mukaan noin 250 – 280 000 km. Vuonna 1995 avustusrekisterissä olevista teistä 57 064 km sai kunnossapitoon valtionavustusta.



Kuva 3: Valtionavustusrekisterissä olevien yksityisten teiden määrä tiepiireittäin

## 4 PIENTIESTÖN MERKITTÄVYYS

### 4.1 Yleiset tied

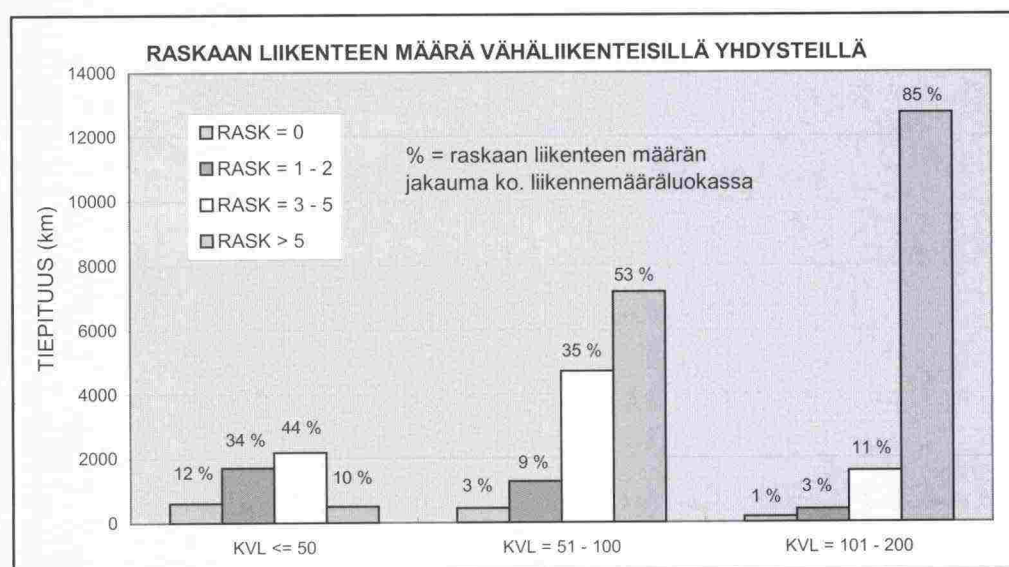
Vähäliikenteisten yleisten teiden merkittävyyttä on tarkasteltu vain liikennetietojen perusteella, sillä niiden vaikutusalueella asuvien ihmisten määrästä ja teiden tieverkollisesta asemasta (pistotie/ läpikulkutie/ rengas- tai rinnakkaistie) ei ole käytettävissä riittäviä rekisteri- tms. tietoja. Asukkaiden määrää on kyllä selvitetty paikkatietoaineistojen perusteella, mutta selvityksestä ei ollut vielä käytettävissä sellaista yhteenvedoa, jota olisi voitu käyttää hyväksi.

#### Liikenne

Kokonaisliikennemäärän ohella tien merkittävyyttä kuvaavat mm. raskaan liikenteen määrä sekä säännöllisen reittiliikenteen määrä, josta tierekisterissä olevana tietona löytyy linja-autojen määrä.

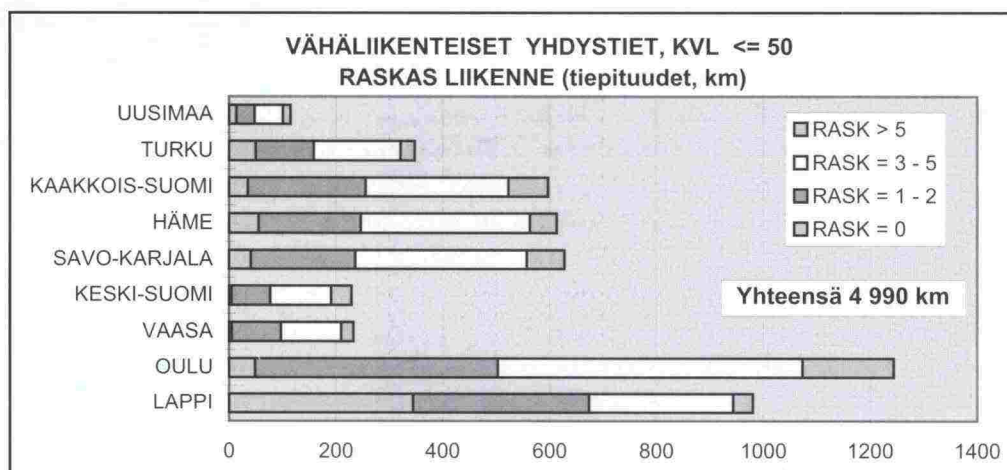
#### Raskas liikenne

Raskaan liikenteen kannalta vähämerkityksisimpiä teitä, tässä tarkastelussa teitä, joilla raskasta liikennettä on enintään 2 ajon./vrk, on yhteensä noin 4600 km. Niistä puolet on teitä, joiden liikennemäärä (KVL) on enintään 50 ajon./vrk. Toisaalta vähäliikenteisimmistä teistä (KVL ≤ 50) noin 500 km (10 %) on sellaisia, joilla raskasta liikennettä on enemmän kuin 5 ajon./vrk ja joiden merkittävyyttä raskas liikenne selvästi korostaa.

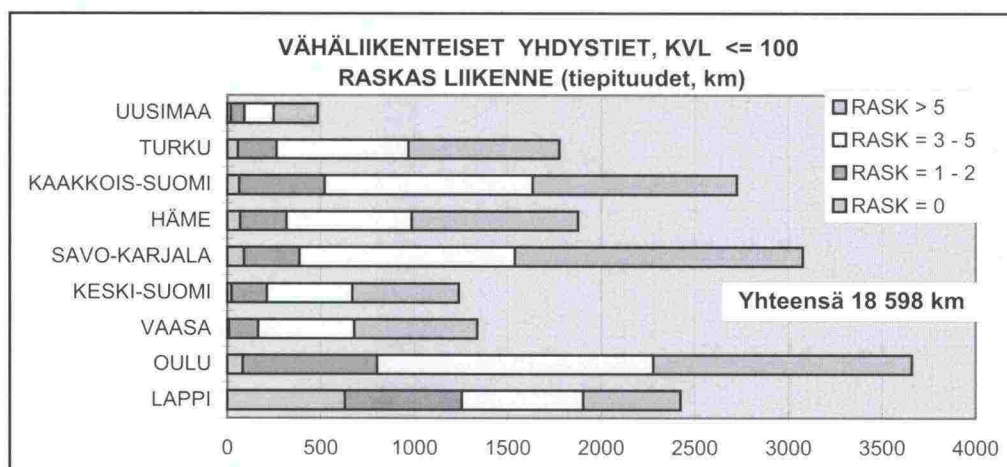


Kuva 4: Tiepituus raskaan liikenteen määrän ja liikennemäärän mukaan vähäliikenteisillä yhdysteillä.

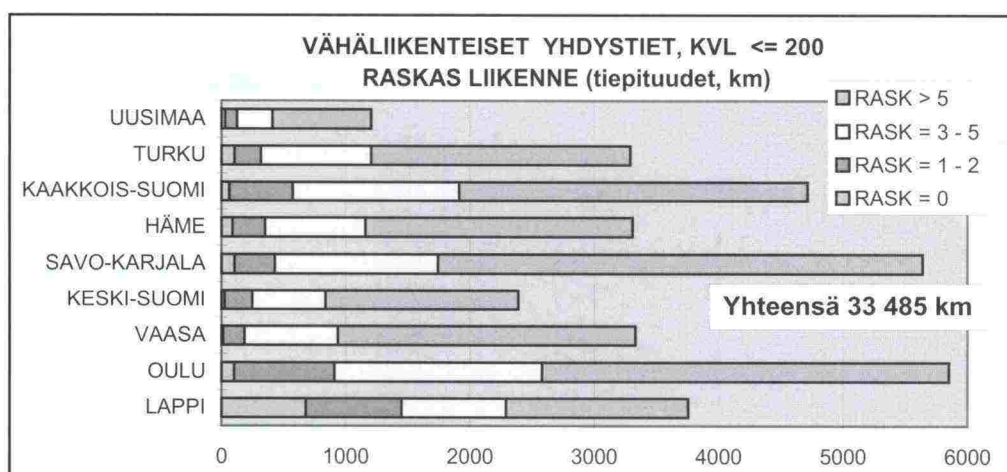




Kuva 5: Tiepituus tiepiireittäin raskaan liikenteen määrän mukaan yhdysteillä, joiden KVL ≤ 50.



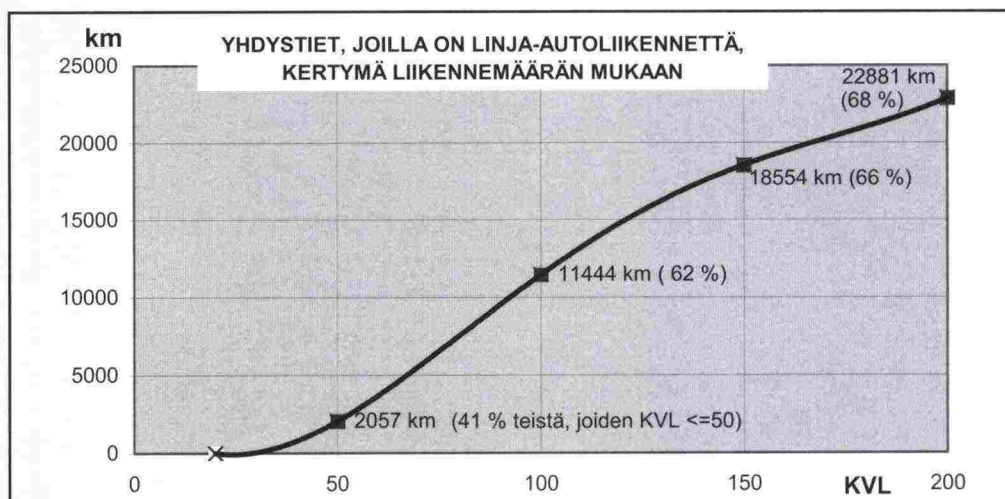
Kuva 6: Tiepituus tiepiireittäin raskaan liikenteen määrän mukaan yhdysteillä, joiden KVL ≤ 100.



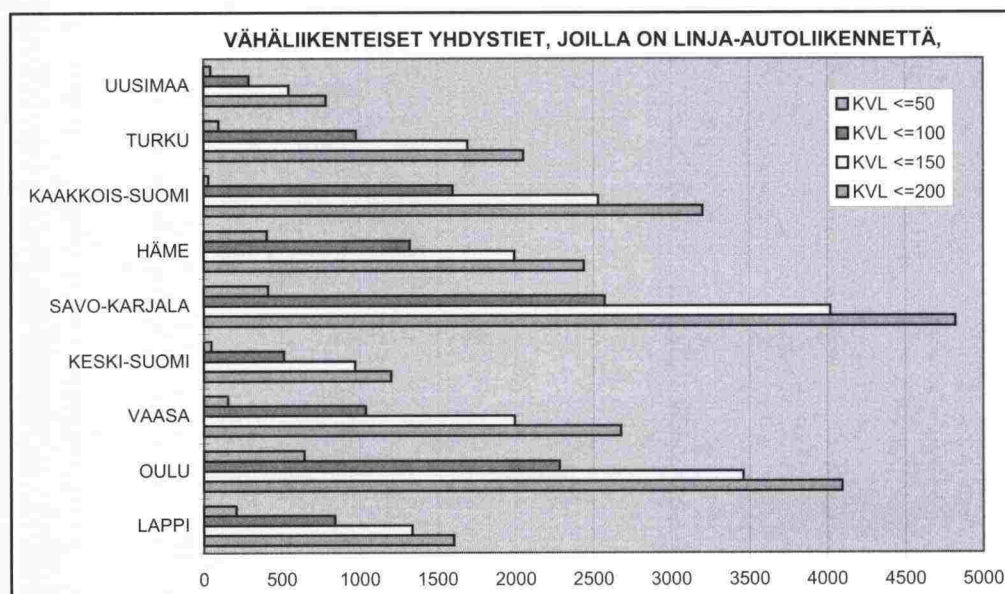
Kuva 7: Tiepituus tiepiireittäin raskaan liikenteen määrän mukaan yhdysteillä, joiden KVL ≤ 200.

### Linja-autoliikenne

Linja-autoliikennettä on noin 40 prosentilla kaikkein vähäliikenteisimmistäkin yhdysteistä (KVL ≤ 50). Kun liikennemäärä nousee sataan, on linja-autojen käyttämä tiepituus jo yli 60 %. Liikennemäärän kasvaessa siitä edelleen linja-auto-reitteihin kuuluvien teiden osuus kasvaa enää suhteellisen vähän. Oletettavasti suuri osa vähäliikenteisten teiden linja-autoliikenteestä on koululaiskuljetuksia



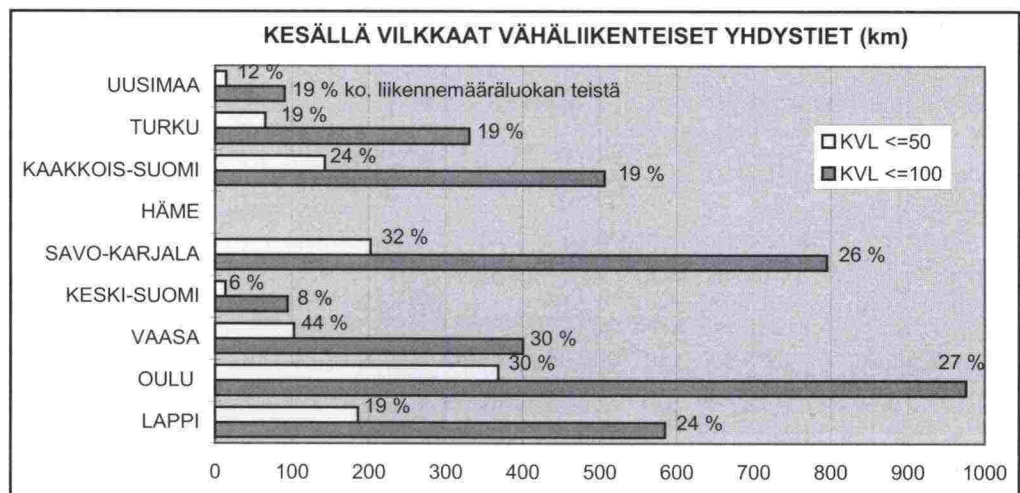
Kuva 8: Linja-autoliikenteen käyttämä tiepituus liikennemäärän mukaan yhdysteillä



Kuva 9: Linja-autoliikenteen käyttämä tiepituus tiepiireittäin ja liikennemääräluokittain yhdysteillä

### Lomaliikenne

Joillakin teillä saattaa vapaa-ajan liikenne olla matkailullisesti merkittävän kohteen tai runsaan loma-asutuksen vuoksi ajoittain hyvinkin vilkasta. Sitä on tarkasteltu poimimalla tierekisteristä sellaiset vähäliikenteiset tiet, joiden kesäliikenne (KKVL) on vähintään 1,5-kertainen keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen (KVL) verrattuna. Kun KVL on enintään 50 ajon./vrk, tällaisia teitä on yhteensä noin 1100 km (22 % ko. ryhmään kuuluvista teistä) ja, kun KVL on enintään 100 ajon./vrk, on kesällä vilkkaita teitä yhteensä lähes 3800 km (20 %).



Kuva 10: Kesällä vilkkaat vähäliikenteiset yhdystiet tiepiireittäin (kesäliikenne vähintään 1,5-kertainen)

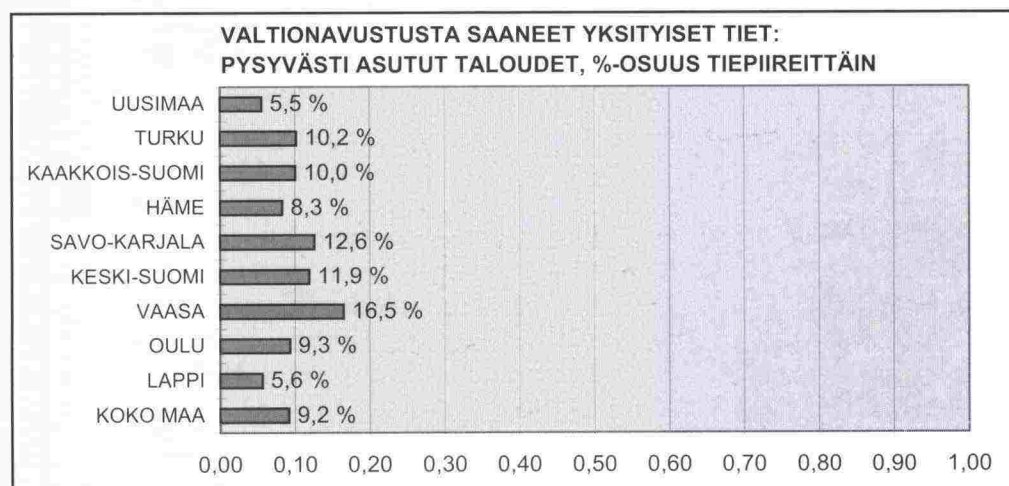
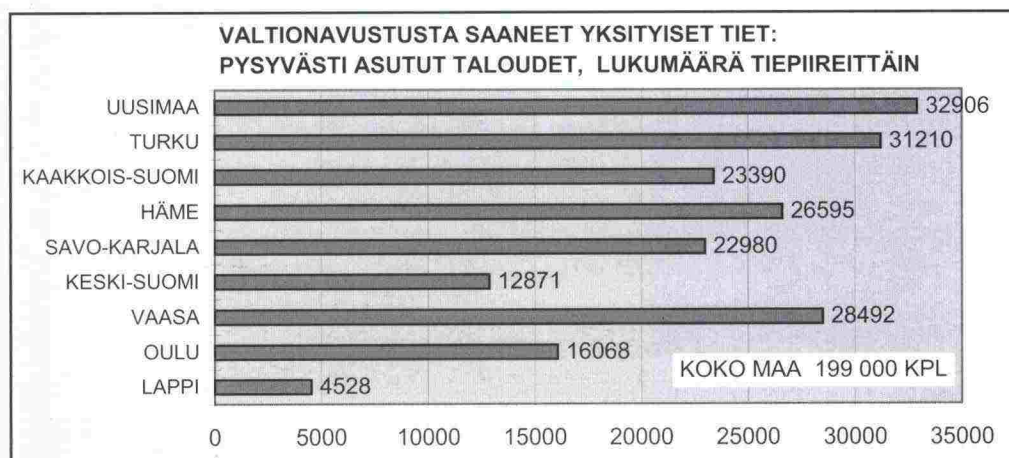


## 4.2 Yksityiset tiet

Yksityisten teiden merkittävyystekijöinä on tarkasteltu niiden vaikutusalueella asuvien ihmisten määrää, niiden merkitystä metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksille, niiden merkitystä maataloudelle ja maataloustuotteiden jatkojalostukselle, niiden tieverkollista asemaa ja niiden erityisliikennettä.

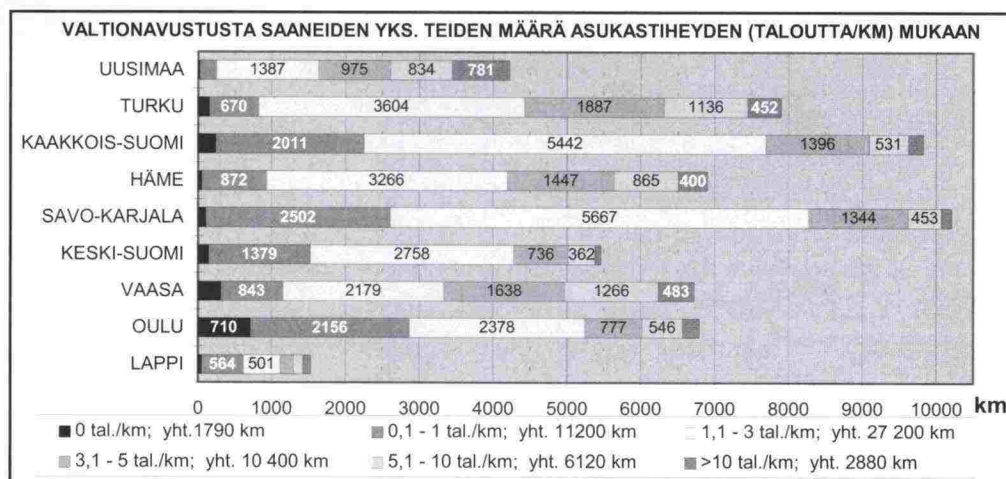
### Asukkaiden määrä

Valtionavustusrekisterissä olevien yksityisten teiden vaikutusalueella on yhteensä noin 199 000 pysyvästi asuttua taloutta. Kun oletetaan, että haja-asutusalueilla talouksien koko on keskimäärin 2,8 henkilöä (Tielaitoksen selvitys 24/1997, Haja-asutusalueiden vetovoimatekijät ja asukkaiden liikkumiskäyttäytyminen), kyseisellä alueella asuu noin 557 000 ihmistä eli 11 % koko maan ja 57 % haja-asutusalueiden väestöstä. Pysyvän asutuksen kannalta yksityisillä teillä on suurin merkitys Länsi- ja Lounais-Suomen maatalousalueilla sekä Itä- ja Keski-Suomen harvan ja hajallaan olevan asutuksen alueilla.



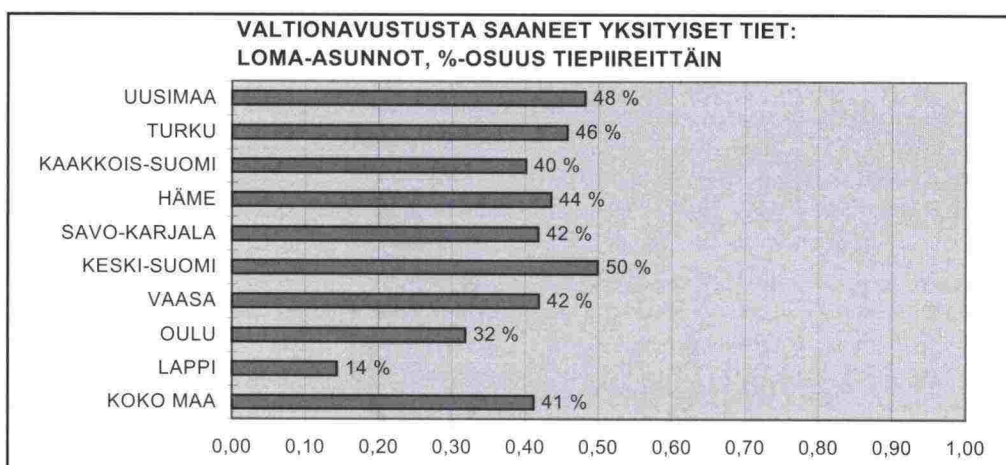
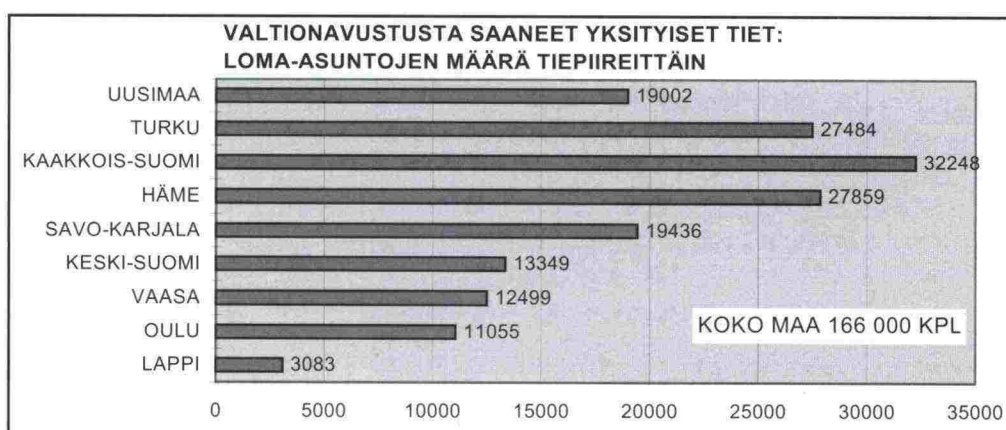
Kuva 11: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella olevat taloudet tiepiireittäin

Lähes puolella yksityisistä teistä (27 200 km) on asutusta 1 – 3 taloutta kilometriä kohti. Tiheästi asuttuja teitä (yli 5 taloutta/km) on noin 9000 km ja niistä taajamatienomaisia (yli 10 taloutta/km) on lähes 2900 km. Teitä, joiden varrella ei asuta on yhteensä lähes 1800 km.



Kuva 12: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden määrä asukastiheyden mukaan

Loma-asuntoja yksityisten teiden vaikutusalueella on yhteensä noin 166 000, eli runsaat 40 % niiden kokonaismäärästä. Se tarkoittaa, että loma-aikoina ja kesäviikonloppuina valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella asuu noin miljoona ihmistä ja teiden liikenne keskimäärin kaksinkertaistuu. Pohjoisessa loma-asutus on keskittynyt voimakkaasti laskettelukeskusten tuntumassa oleville kaava-alueille, joten siellä yksityisten teiden suhteellinen merkitys on loma-asutuksen kannalta selvästi vähäisempi.

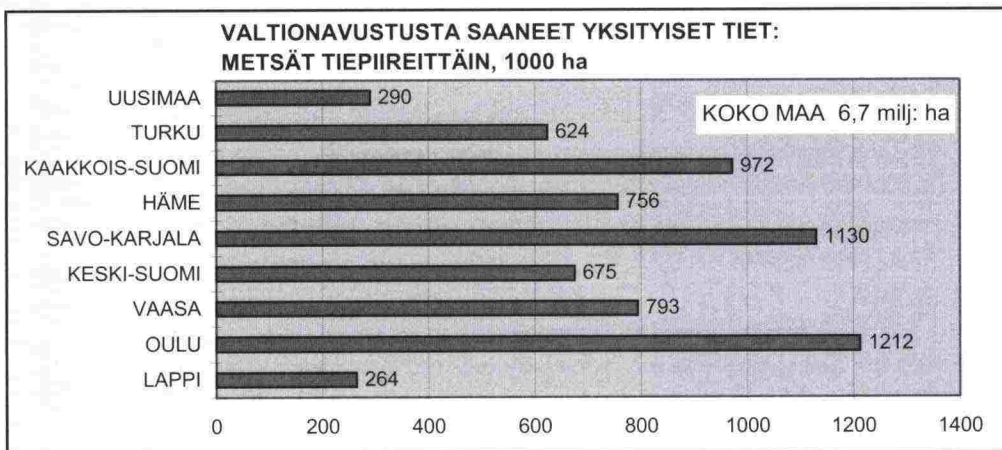


Kuva 13: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella olevat loma-asunnot tiepiireittäin



### Metsät

Yksityisillä teillä on huomattava merkitys metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksille. Valtionavustusta vuonna 1995 saaneiden teiden alueella on metsiä noin 6,7 milj.ha, neljännes Suomen metsistä. Metsävarojen kannalta valtionavustusta saaneet tiet ovat merkittävimpiä Etelä- ja Keski-Suomessa, jossa metsät ovat pääosin yksityisomistuksessa. Lapissa, jossa yksityismetsien osuus on vain 28 % ja jossa myös jokivarsiin sijoittuva asutus liittyy yleisiin teihin, metsät ovat selkeästi erillisen metsätiestön varassa.

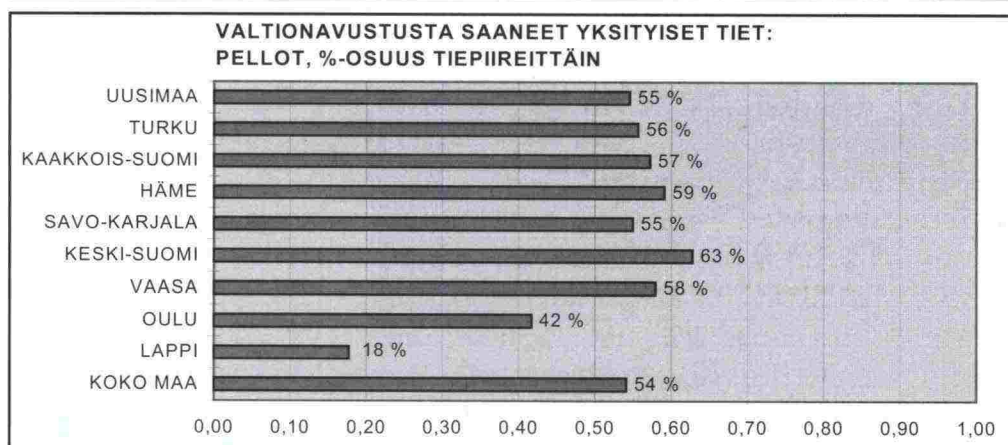
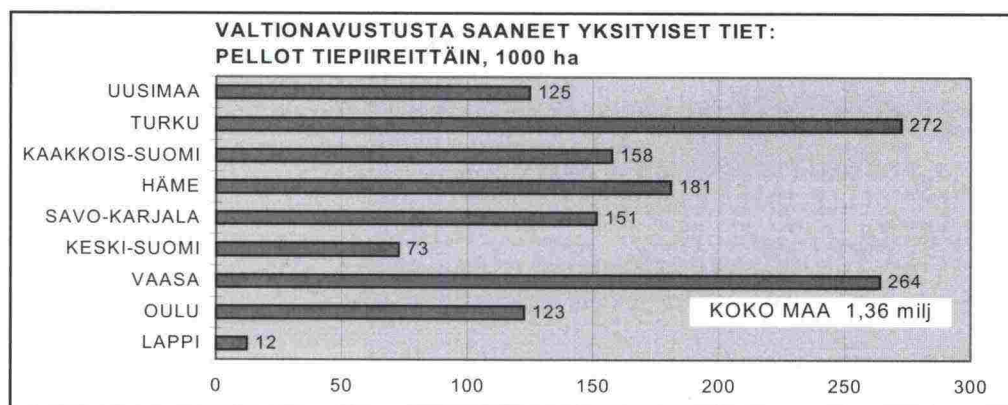


Kuva 14: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella olevat metsät tiepiireittäin

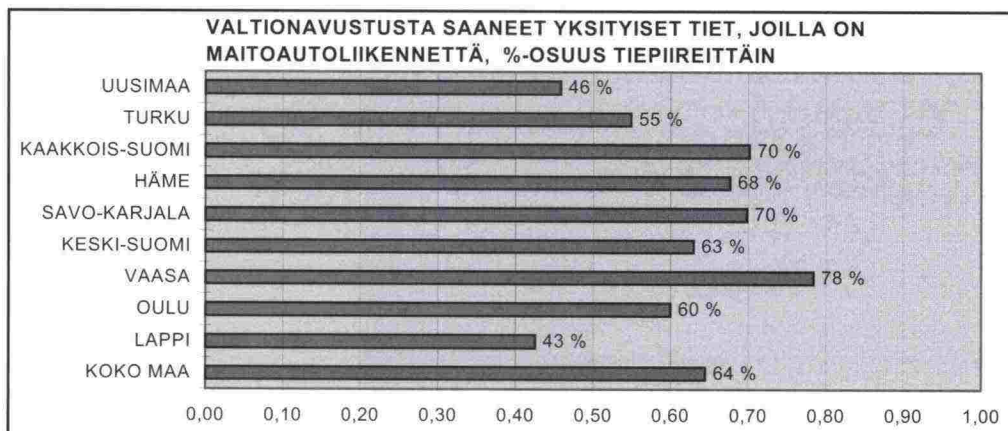


### Maatalous

Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden merkitystä maataloudelle ja samalla maataloustuotteiden jatkojalostukselle, maatalouteen liittyvälle muulle tuotantotoiminnalle, kaupalle ym. kuvataan niiden vaikutusalueella olevien peltojen määrällä sekä sillä, kulkeeko tiellä maidonkeräilyauto. Peltöjen määrän, 1,4 milj. ha, perusteella koko maan maataloustuotannosta tulee runsaat 50 % näiden teiden alueelta ja noin 64 % yksityisistä teistä on sellaisia, joiden vaikutusalueella on karjataloutta. Karjatalous edellyttää, että säännöllinen raskasliikenne on mahdollista.



Kuva 15: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden vaikutusalueella olevat pellot tiepiireittäin



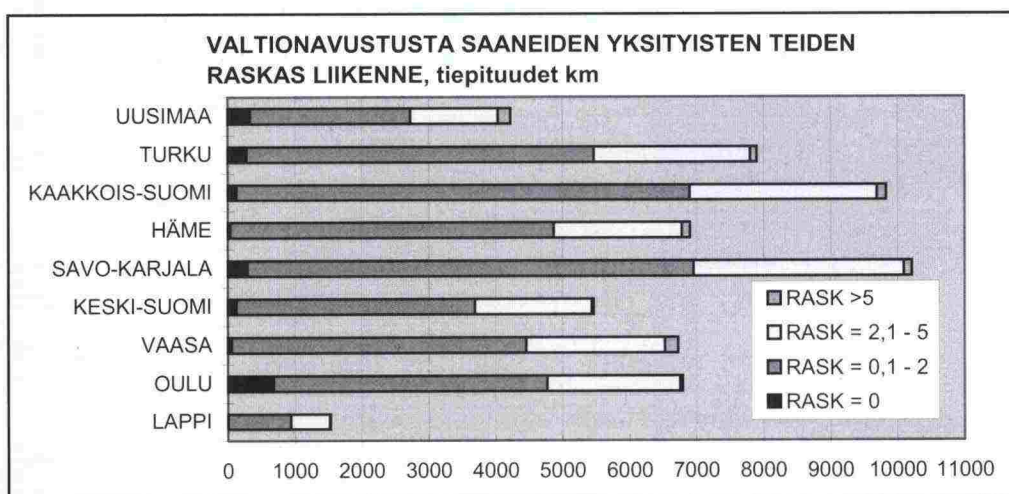
Kuva 16: Valtionavustusta saaneet yksityiset tiet, joiden vaikutusalueella on karjataloutta

**Liikenne**

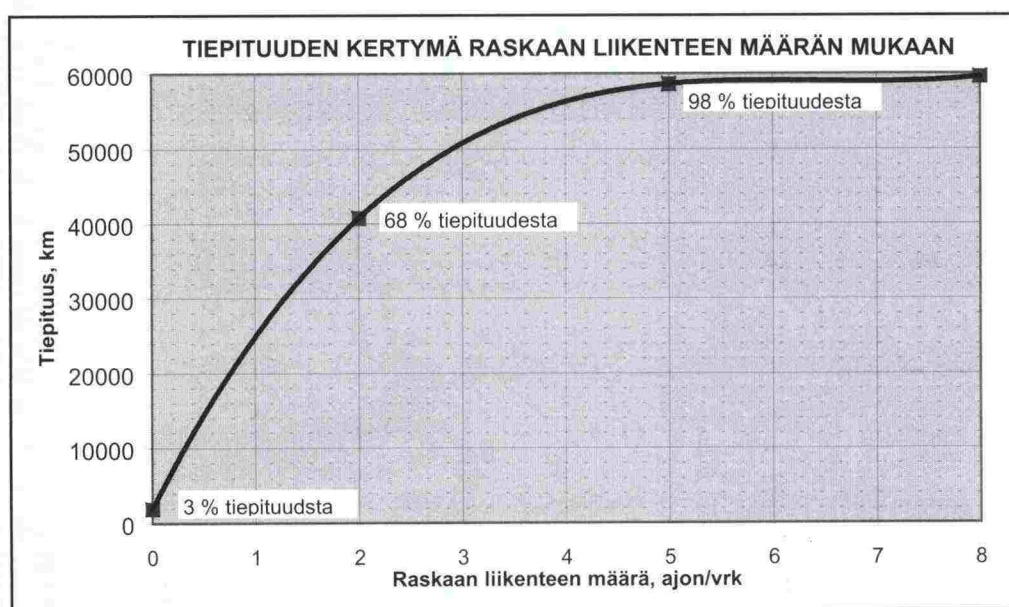
Teiden merkittävyyttä kuvaavina liikenteellisinä tekijöinä on tarkasteltu raskaan liikenteen määrää ja linja-autoliikennettä.

**Raskas liikenne**

Suurimmalla osalla valtionavustusta saaneita yksityisiä teitä on raskasta liikennettä keskimäärin 0 – 2 ajon./vrk (maitoauto + muita satunnaisesti). Sellaisia teitä, joilla on raskasta liikennettä enemmän kuin 5 ajon./vrk, on yhteensä vain 950 km (1,6 %) ja sellaisia teitä, joilla raskasta liikennettä on vähintään 3 ajon./vrk, on noin 8600 km (14 %). Toisaalta teitä, joilla raskasta liikennettä ei juurikaan ole, on runsaat 1900 km (3,3 %).



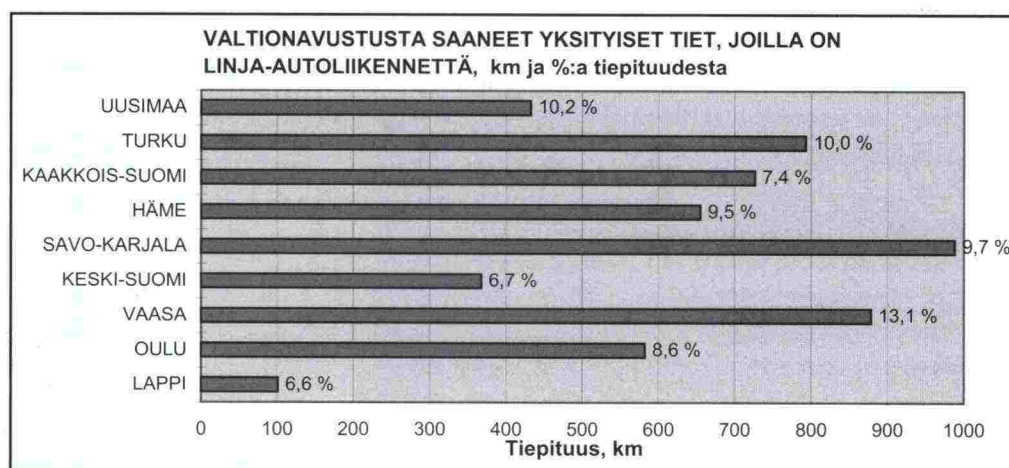
Kuva 17: Valtionavustusta saaneet yksityiset tiet raskaan liikenteen määrän mukaan tiepiireittäin



Kuva 18: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden kertymä raskaan liikenteen määrän mukaan

### Linja-autoliikenne

Yksityisiä teitä, joilla on linja-autoliikennettä, on koko maassa yhteensä 5520 km (9,3 %). Sellaisia teitä, joilla linja-autoliikenne on päivittäistä (vähintään 5 linja-autoa/ viikko), on yhteensä 4120 km (6,9 %). Suhteellisesti eniten linja-autoreitteinä olevia yksityisiä teitä on Vaasan tiepiirin alueella (13,1 %) ja vähiten Lapissa (6,6 %). Todennäköisesti huomattava osa yksityisten teiden linja-autoliikenteestä on koululaiskuljetuksia.



Kuva 19: Valtionavustusta saaneet yksityiset tiet, joilla on linja-autoliikennettä



## 5 PIENTEIDEN KUNNOSSAPITO

### 5.1 Kunnossapidon organisointi

Pienteiden kunnossapitovastuu jakautuu niin, että yleisten teiden kunnossapito kuuluu valtiolle ja yksityisten teiden kunnossapito kuuluu tiekunnille/ tieosakkaille.

Yleisten teiden osalta kunnossapidosta huolehtivat tiepiirit. Tässä tarkastelussa mukana oleva tiestö (yhdystiet, joiden KVL  $\leq 200$ ) kuuluu Tielaitoksen luokittelussa lähes kokonaan (98 %) kunnossapitoluokkaan III, joka on alin autoliikenteen väylien kunnossapitoluokka (kp-luokan III määrittely: tiet, joiden KVL  $\leq 200$ ).

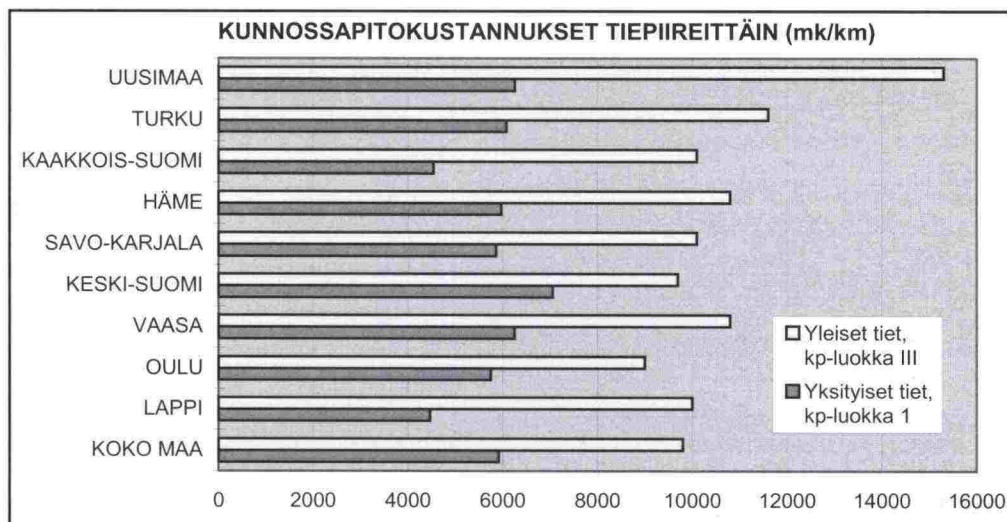
Yksityisten teiden kunnossapidosta vastaavat tiekunnat/ tieosakkaat. Ne voivat kuitenkin tehdä kunnan kanssa hoitosopimuksia, jolloin kunta huolehtii tien kunnossapidosta tiekunnan kanssa sovitun työnjaon mukaisesti ja saa suoraan käyttöönsä tielle mahdollisesti maksettavat valtionavustukset. Valtionavustusta vuonna 1995 saaneista teistä hoitosopimuksia on koko maassa noin 20 %:lla (n. 3500 tiekuntaa). Pohjois-Suomessa hoitosopimuksia on noin 60 %:lla teistä.

### 5.2 Kunnossapitokustannukset

#### Yleiset tiet

Vähäliikenteisten yleisten teiden kunnossapitokustannuksia on tarkasteltu vuodelta 1992 olevan kustannustilaston perusteella. Kustannukset on laskettu tiepiireittäin käyttäen kp-luokan III keskimääräisiä kustannuksia. Vertailun vuoksi kustannukset on laskettu myös valtionavustusta vuonna 1995 saaneiden yksityisten teiden kp-luokan 1 kustannuksilla.

Yleisten teiden kustannuksilla ja yksityisten teiden kustannuksilla laskettuja summia verrattaessa on huomattava, että vähäliikenteisimmillä teillä (KVL  $\leq 50$ ) todelliset kustannukset ovat hieman kp-luokan III keskiarvoa alempia. Toisaalta yksityisten teiden kp-luokkaan 1 kuuluvien teiden keskimääräinen liikenne on todennäköisesti selvästi yli 50 ajon./vrk ja jotkut niistä ovat hyvinkin vilkkaita (liikennemäärä on yli 50 ajon./vrk, jos tien vaikutusalueella on 20 taloutta). Seuraavissa vertailuissa kustannukset ovat ns. työkustannuksia, joten niihin eivät sisälly yleisten teiden kunnossapito-organisaatioiden yleis- ja yhteiskustannukset (n. 30 %) eivätkä yksityisten teiden kunnossapitokustannuksissa hyväksytyt yleiskustannukset (n. 4 %).

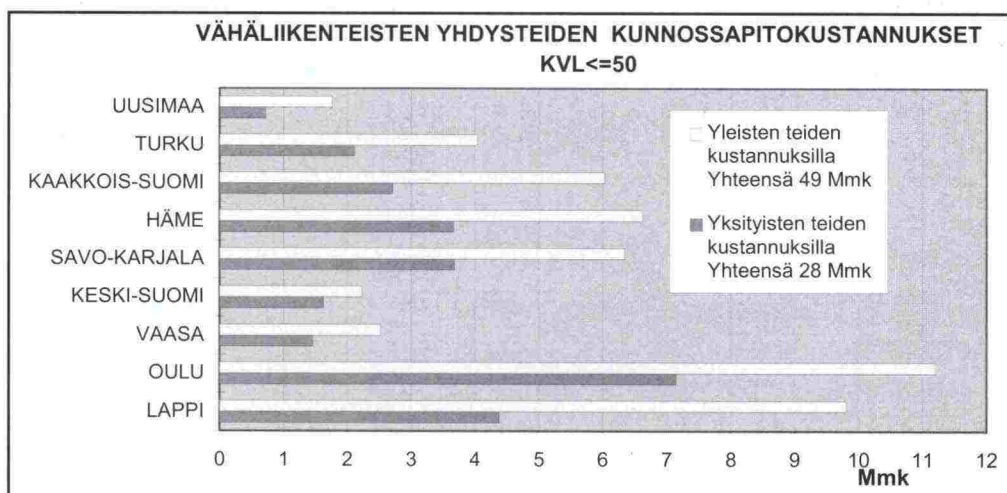


Kuva 20: Yleisten teiden kp-luokan III ja yksityisten teiden kp-luokan 1 kilometri-kustannukset tiepiireittäin

Koko maassa vähäliikenteisten yleisten teiden kunnossapito on laskennallisesti keskimäärin 73 % kalliimpaa kuin kp-luokkaan 1 kuuluvien yksityisten teiden kunnossapito. Ero on suurin Uudellamaalla, 144 %, ja pienin Keski-Suomessa, 37 %. Markkoina ero on yleisten teiden kp-luokan III ja yksityisten teiden kp-luokan 1 keskimääräisillä kustannuksilla seuraava:

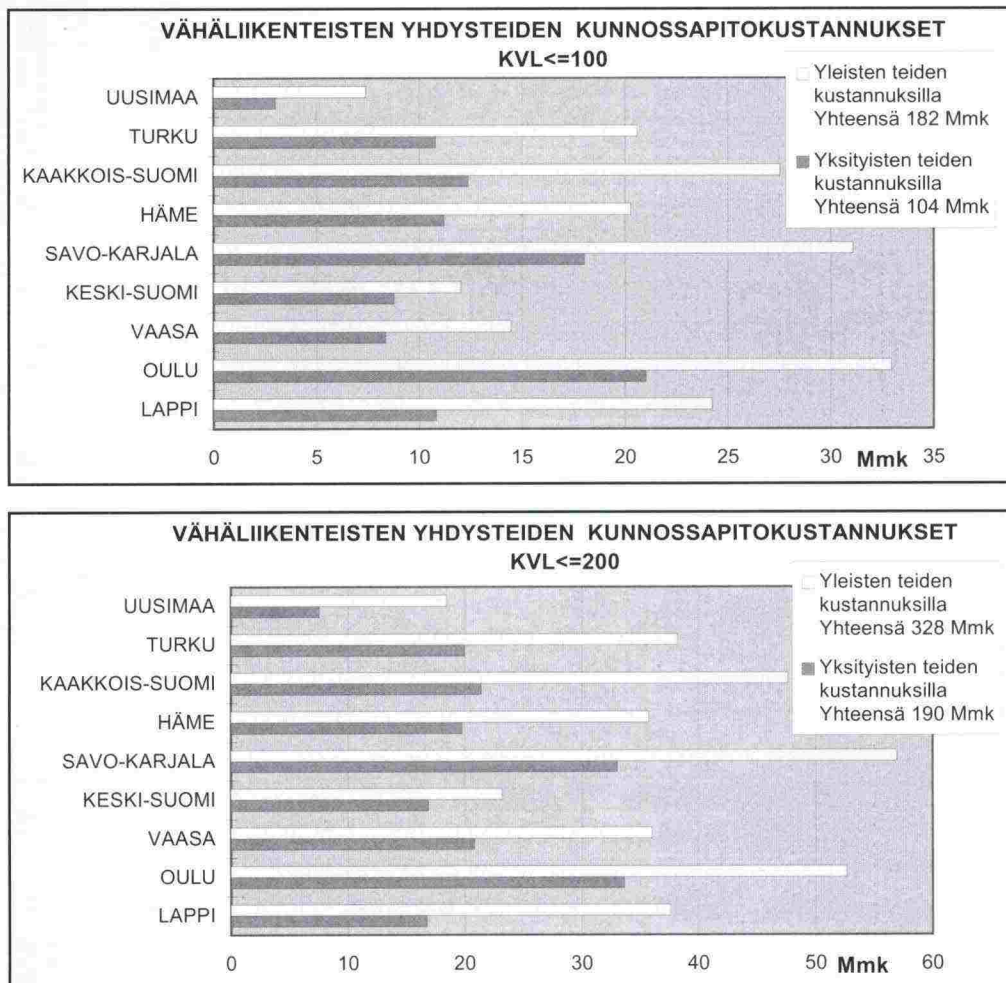
- 21 Mmk, kun KVL on enintään 50 ajon./vrk (4 990 km)
- 78 Mmk, kun KVL on enintään 100 ajon./vrk (18 598 km)
- 116 Mmk, kun KVL on enintään 150 ajon./vrk (28 069 km)
- 138 Mmk, kun KVL on enintään 200 ajon./vrk (33 485 km)

Edellä mainittuja kustannuksia tarkasteltaessa on huomattava, että ne ovat laskennallisia lukuja, jotka eivät realisoitu kaikilta osin tien hallinnollisen luokan muuttuessa. Tämä johtuu mm. edellä mainituista yleis- ja yhteiskustannuksista sekä vertailtavan kunnossapidon tason erilaisuudesta. Varsinkin ylimmissä KVL-luokissa (100 - 200 ajon./vrk) lukuihin on syytä suhtautua varsin varauksellisesti.



Kuva 21: Vähäliikenteisten yhdysteiden kunnossapitokustannukset tiepiireittäin





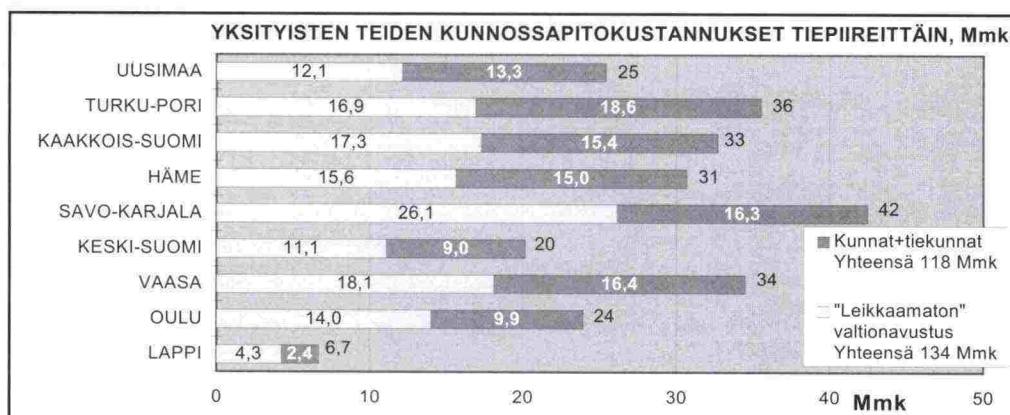
Kuva 22: Vähäliikenteisten yhdysteiden kunnossapitokustannukset tiepiireittäin

Tien vaikutusalueella olevaa taloutta kohti laskettujen kustannusten arvioiminen on mahdollista vasta sitten, kun tiedetään, kuinka paljon vähäliikenteisten yleisten teiden vaikutusalueella asuu ihmisiä. Vertailu edellyttää isompien kokonaisuuksien käsittelyä, ehkä piirikohtaista tarkastelua. Vähäliikenteisimpien pisteiden ja lenkki-/rinnakkaisteiden (KVL enintään 50 ajon./vrk) kunnossapidon voidaan kuitenkin olettaa maksavan yleisenä tienä kaksinkertaisti yksityisten teiden kustannuksiin nähden (pääosa kuuluisi yksityisinä teinä kp-luokkiin 2 ja 3).

### Yksityiset tiet

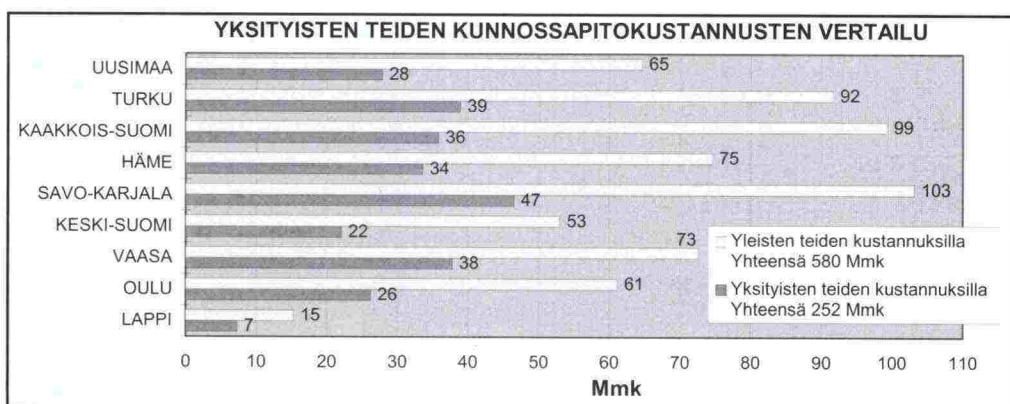
Valtionavustusta vuonna 1995 saaneiden yksityisten teiden (57 064 km) kunnossapitokustannukset ovat valtionavustuksen perusteena olleiden kustannusarvioiden perusteella yhteensä noin 252 Mmk. Kun voimassa olleiden avustuspäätösten mukaisesti kunnossapidon valtionavustus oli keskimäärin 53 %, olisi avustussumma ollut noin 134 Mmk. Avustusta kuitenkin leikattiin ja vuonna 1995 maksetut avustukset olivat yhteensä 103,5 Mmk. Vuonna 1996 avustuksia maksettiin erillismäärärahasta vain losseille yhteensä 4 Mmk. Vuosina 1997 - 98 on ollut käytössä 30 Mmk:n määräraha, joka on käytetty lähinnä siltoihin ja joihinkin kuivatuskohteisiin.





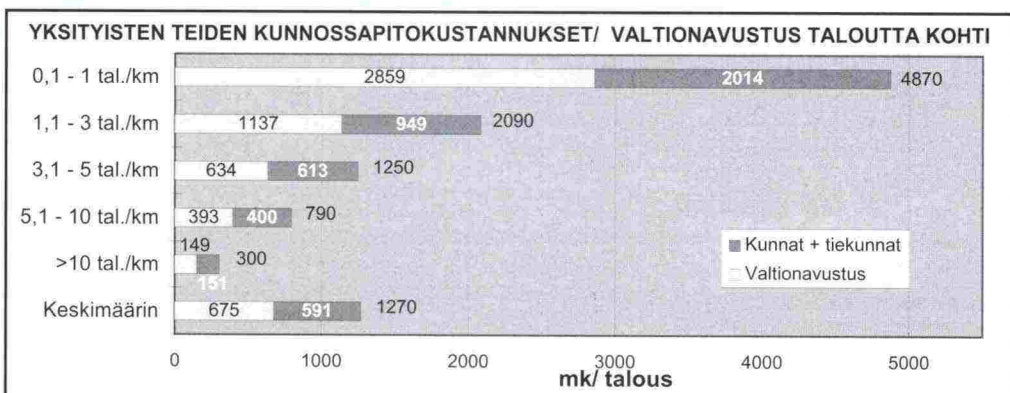
Kuva 23: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden kunnossapitokustannukset tiepiireittäin

Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden kunnossapito olisi maksanut yleisten teiden kustannuksilla yli kaksinkertaisesti eli yhteensä noin 550 Mmk (kp-luokan III keskimääräisillä kustannuksilla noin 580 Mmk).

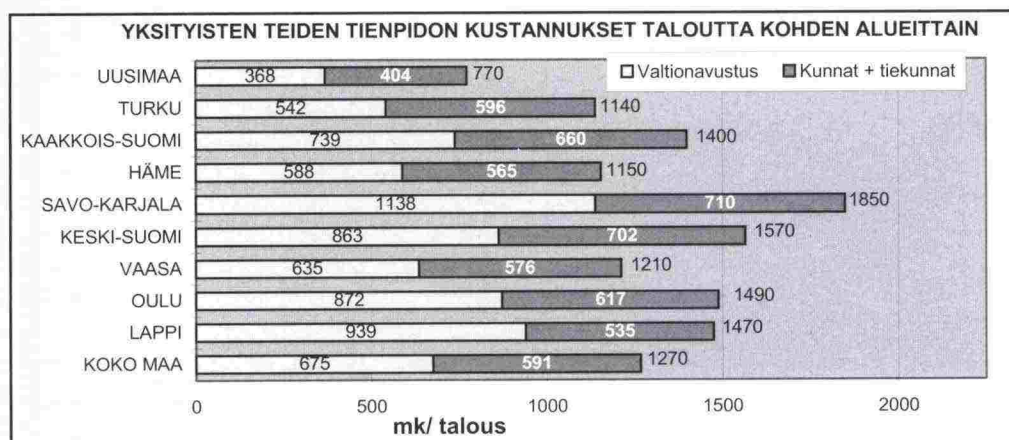


Kuva 24: Valtionavustusta saaneiden yksityisten teiden kunnossapitokustannusten vertailu tiepiireittäin

Taloutta kohden laskettuna yksityisten teiden kunnossapitokustannukset ovat koko maassa lähes 1300 mk/talous (vuonna 1994 laskennallinen kustannus oli 1270 mk) ja "leikkaamaton valtionavustus" oli siitä noin 680 mk/talous. Keskimääräiset kustannukset/ valtionavustus olivat korkeimmat Savo-Karjalan alueella (1850/ 1140 mk/talous) ja alimmat Uudellamaalla (770/ 370 mk/talous).



Kuva 25: Yksityisten teiden kunnossapitokustannukset/ leikkaamaton valtionavustus taloutta kohti asutuksen tiheyden mukaan vuonna 1994



Kuva 26: Yksityisten teiden kunnossapitokustannukset/ valtionavustus taloutta kohti tiepiireittäin

Taulukko 1: Yksityisten teiden kunnossapitokustannukset taloutta kohti tiepiireittäin ja asutuksen tiheyden mukaan (mk/km)

Tiepiiri	0,1 – 1 tal./km	1,1 – 3 tal./km	3,1 – 5 tal./km	5,1 – 10 tal./km	>10 tal./km	Keskimäärin
Uusimaa	6668	2492	1685	953	253	772
Turku	4799	2012	1226	805	317	1138
Kaakkois-Suomi	4097	1844	965	573	350	1399
Häme	4717	2139	1209	735	310	1154
Savo-Karjala	5219	2206	1277	816	310	1848
Keski-Suomi	4061	1855	1168	729	369	1565
Vaasa	6311	2510	1361	830	376	1211
Oulu	4830	1888	1087	790	270	1489
Lappi	6332	2441	1279	719	281	1474
KOKO MAA	4873	2085	1247	794	301	1266

Taulukko 2: Yksityisten teiden "leikkaamaton" valtionavustus taloutta kohti tiepiireittäin ja asutuksen tiheyden mukaan (mk/km)

Tiepiiri	0,1 – 1 tal./km	1,1 – 3 tal./km	3,1 – 5 tal./km	5,1 – 10 tal./km	>10 tal./km	Keskimäärin
Uusimaa	3298	1219*	799	442	120	368
Turku	2449	983	575	366	143	542
Kaakkois-Suomi	2274	978	491	284	175	739
Häme	2528	1109	599	358	158	588
Savo-Karjala	3367	1385	753	481	183	1138
Keski-Suomi	2326	1018	616	378	195	863
Vaasa	3470	1360	692	423	197	635
Oulu	3044	1128	590	418	142	872
Lappi	4191	1568	771	442	165	939
KOKO MAA	2859 (7 540 taloutta)	1137 (52 490 taloutta)	634 (42 290 taloutta)	393 (41 950 taloutta)	149 (56 770 taloutta)	675 (199 000 taloutta)



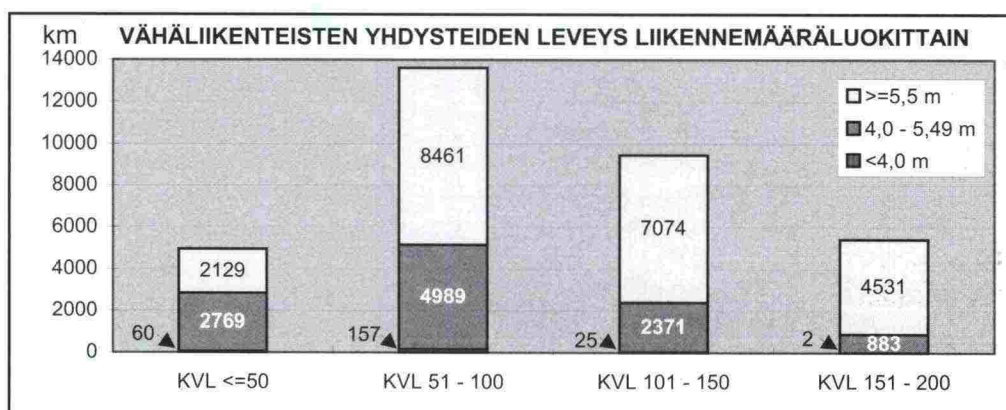
## 6 PIENTEIDEN LAATU

### 6.1 Yleiset tied

#### Teiden leveys

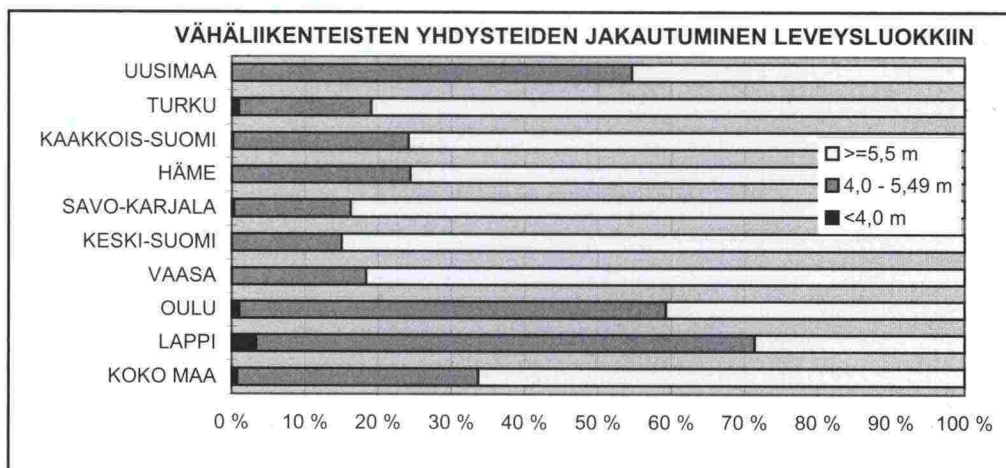
*Teiden suunnittelu* -ohjeessa teiden ohjeelliseksi leveydeksi on annettu 4 m, kun liikennettä on alle 100 ajon./vrk ja 6 m (5,5 m), kun liikennettä on 100 - 600 ajon./vrk.

Tierekisterin mukaan teillä, joiden KVL  $\leq 100$  ajon./vrk, leveysvaatimus täyttyy lähes 99 %:sti: alle 4 m leveitä teitä on vajaat 220 km. 4 – 4,5 m leveiden teiden osuus on ko. liikennemääräluokassa 13 % (2400 km) ja vähintään 5,5 m leveiden teiden osuus 57 % (10 589 km). Liikennemääräluokassa 100 - 200 ajon./vrk on ohjeellisen vähimmäisleveyden 5,5 m täyttävien teiden osuus 78 % (11 600 km). Enintään 4,5 m leveiden teiden osuus on 5,2 % (770 km) ja alle 4 m:n teitä on vajaat 30 km. Kaikista yhdysteistä, joiden KVL  $\leq 200$ , kaksi kolmasosaa eli 22 200 km on vähintään 5,5 m leveitä.



Kuva 27: Vähäliikenteisten yhdysteiden leveys liikennemääräluokittain.

Vähäliikenteiset tiet ovat suhteellisesti kapeimpia Lapin, Oulun ja Uudenmaan tiepiirien alueella. Määrällisesti kapeimmat tiet sijoittuvat pääosin Oulun ja Lapin alueelle, jossa on 77 % (2600 km) enintään 4,5 m leveistä teistä. Teistä, joiden liikennemäärä on enintään 100 ajon./vrk on Oulun ja Lapin alueella 33 %.



Kuva 28: Vähäliikenteisten teiden jakautuminen leveysluokkiin tiepiireittäin

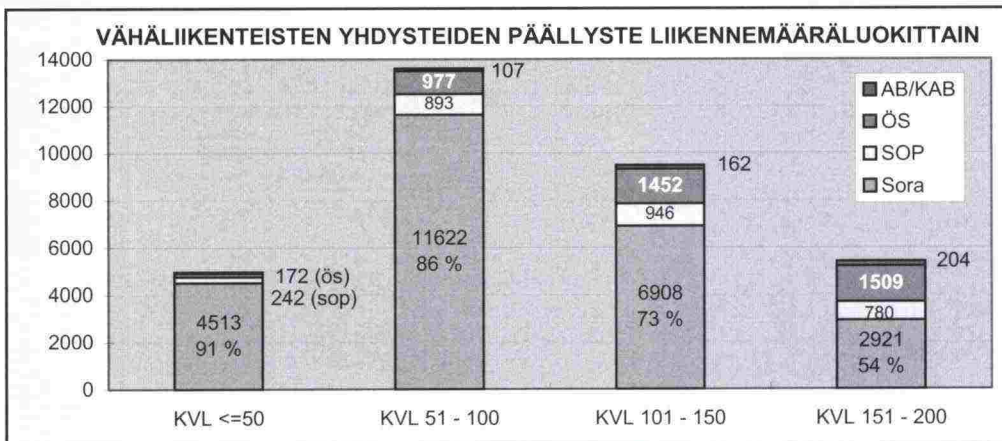


### Teiden päällyste

Vähäliikenteisten yhdysteiden (KVL ≤ 200) päällystejakauma on seuraava:

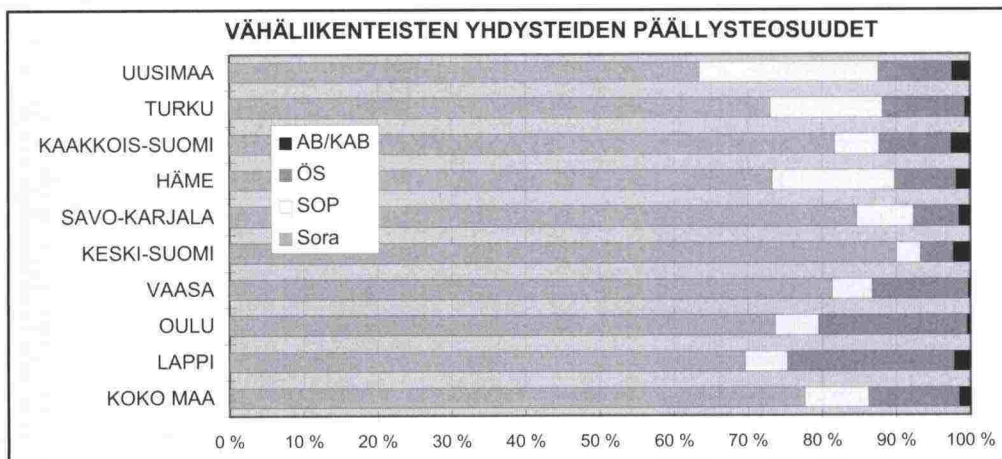
- sora 78 %, noin 26 000 km
- pintaukset 8,6 %, noin 2860 km
- öljysora 12,3 %, noin 4100 km
- AB/KAB 1,5 %, noin 500 km

Niillä tieverkon osilla, joilla liikennemäärä on enintään 50 ajon./vrk, sorateiden osuus on 91 %. Kun liikennemäärä on 151 - 200 ajon/vrk, lähes puolella (46 %) teistä kulutuskerros on sidottu, tavallisimmin öljysoralla.



Kuva 29: Vähäliikenteisten yhdysteiden päällyste liikennemääräluokittain.

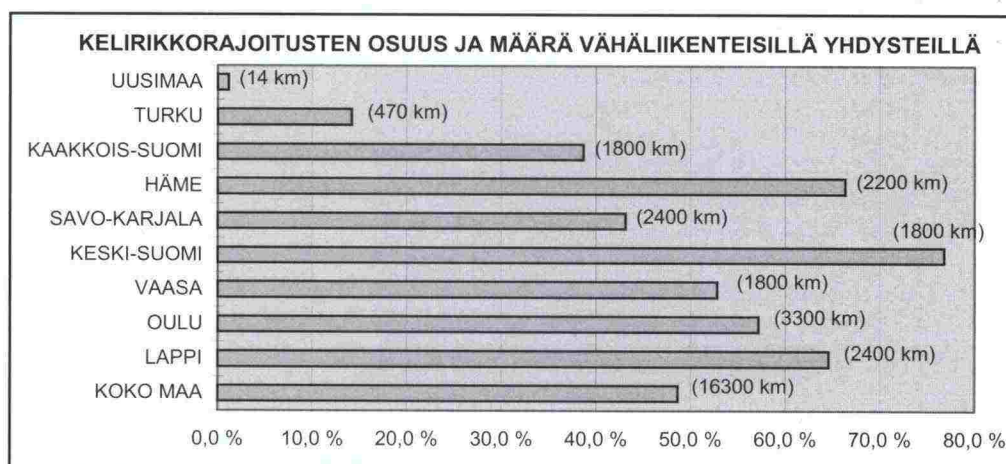
Alueellisesti sorateiden osuus on suurin Keski- ja Itä-Suomessa sekä pienin Uudellamaalla. Näiltä osin päällystetilanne vastaa liikennemääräjakaumaa. Liikennemäärä/ päällyste -suhde ovat selvimminkin poikkeavia Vaasan alueella, jossa on suhteellisen paljon liikennettä ja paljon myös sorateita, sekä Pohjois-Suomessa, jossa päällystettyjen teiden määrä on liikennemääriin nähden keskimääräistä suurempi. Vähäliikenteisten teiden kulutuskerroksen sidontatapana on etelän piireissä suosittu pintauksia ja pohjoisessa öljysoraa.



Kuva 30: Vähäliikenteisten yhdysteiden (KVL ≤ 200) päällysteen jakauma tiepiireittäin.

### Teiden kunto

Vähäliikenteiset tiet ovat usein ns. rakentamattomia teitä ja yleisesti routivia. Sen seurauksena ne ovat usein myös kelirikkoisia. Kelirikkorajoituksia kyseisillä teillä on tierekisterin mukaan yhteensä runsaalla 16 000 km:llä (49 %). Uudella-  
maalla sekä Turun piirin alueella rajoituksia on muuhun maahan verrattuna poikkeuksellisen vähän. Kelirikkorajoitusten määrä ei kuitenkaan välttämättä anna oikeaa kuvaa teiden rakenteellisista puutteista, sillä suurella osalla teistä todellinen ongelmapiituus on vain pieni osa kelirikkorajoituksen alaisesta tiepituudesta.



kuva 31: Kelirikkorajoitusten osuus vähäliikenteisten teiden tiepituudesta

## 6.2 Yksityiset tiet

### Teiden leveys

Yksityisten teiden suunnitteluohjeissa on teiden ohjeelliseksi leveydeksi annettu 5,5 m luokassa I, 4,0 m luokassa II ja 3,5 m luokassa III ja IV (tekninen luokitus, joka vastaa likimain kp-luokitusta). Vuonna 1987 tehdyn parantamistarpeen selvityksen yhteydessä teiden leveys todettiin yleensä kelvolliseksi: kun kp-luokkien 1 ja 2 osalta puuterajana oli n. 4 m (henkilöautot pystyvät kohtaamaan pysähtymättä) ja kp-luokkien 3 ja 4 osalta n. 3 m. Leveyspuutetta todettiin näillä kriteereillä olevan vain vajaat 1,5 % tiepituudesta.

### Teiden kunto

Vuoden 1997 syksyllä tehdyn suppean maastotutkimuksen perusteella yksityisten teiden kunto on yleensä vielä kohtuullinen: 29 % teistä todettiin hyväkuntoisiksi, 62 % tyydyttäväiksi ja 9 % huonoiksi. Erityisesti kuntien hoidossa olevia teitä on hoidettu säännöllisesti ja ne ovat hyväkuntoisia ja tasalaatuisia, vaikkakin mm. kuivatuslaitteiden kunnossapidosta ja sorastuksista on avustusten poisjäämisen jälkeen tingitty. Tiekuntien hoitamilla teillä sen sijaan kunto vaihtelee suuresti: monilla teillä sorastukset ovat jääneet tekemättä, käytetty materiaali on ollut huonolaatuista, höyläys on korvattu lanauksella, reunapalteita on paljon, tiellä ei ole oikeaa muotoa jne. Teiden kunto näyttää avustusmuutosten seurauksena jo jonkin verran laskeneen, sillä vuonna 1989 tehdyssä laajemmassa laatututkimuksessa Hyvän osuus oli 73 %, tyydyttävän osuus oli 25 % ja huonon osuus oli 2 %.

Vuonna 1987 tehdyn selvityksen perusteella todettiin, että tien rakennetta on tarpeen parantaa noin puolella tieosista ja noin neljänneksellä tiepituudesta. Arviota voitaneen pitää edelleenkin suuntaa antavana.

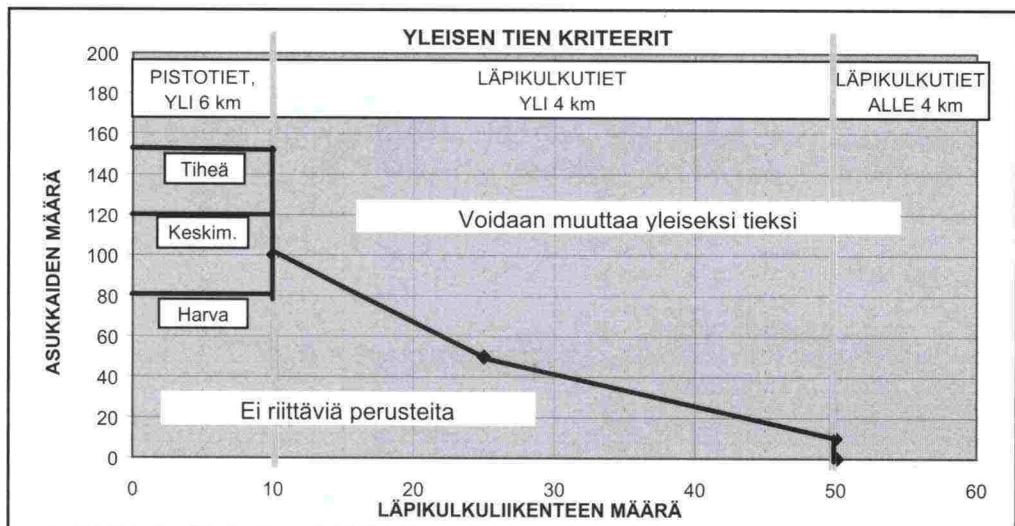


## 7 YLEINEN TIE VAI YKSITYINEN TIE – VERTAILU KRITEREIHIN

Yksityisen tien paikallistieksi muuttamisen perusteet -ohjeessa vuodelta 1989 on luokitusmuutokselle annettu seuraavat kriteerit:

- Pistotiet sekä sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on vähäistä: Tien tulee olla yli 6 km pitkä ja lisäksi
  - \* harvaan asutuilla alueilla (enintään 7 as./km<sup>2</sup>) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 80 (poikkeuksellisesti 60) asukasta
  - \* keskimääräisen asukastiheyden alueilla (7 - 15 as./km<sup>2</sup>) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 120 (100) asukasta
  - \* tiheän asutuksen alueilla (enemmän kuin 15 as./km<sup>2</sup>) tien vaikutusalueella tulee olla vähintään 150 (130) asukasta
- Läpikulkutiet sekä sellaiset rengas- ja rinnakkaistiet, joiden läpikulkuliikenne on merkittävää: Tien tulee yleensä olla yli 4 km pitkä ja lisäksi,
  - \* kun läpikulkuliikenne on yli 50 autoa/vrk, asukkaiden määrälle ei ole vaatimusta
  - \* kun läpikulkuliikenne on 50 - 25 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 10 - 50 asukasta
  - \* kun läpikulkuliikenne on 24 - 10 autoa/vrk, tien vaikutusalueella tulee olla 51 - 100 asukasta

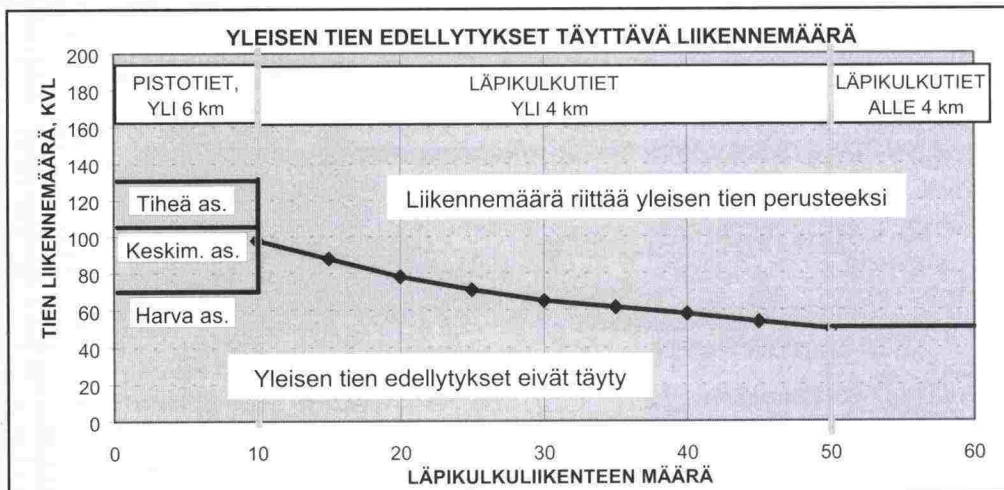
Jos tien pituus on alle 4 km, läpikulkuliikennettä on oltava vähintään 50 autoa/vrk.



Kuva 32: Yksityisen tien yleiseksi tieksi muuttamisen perusteet

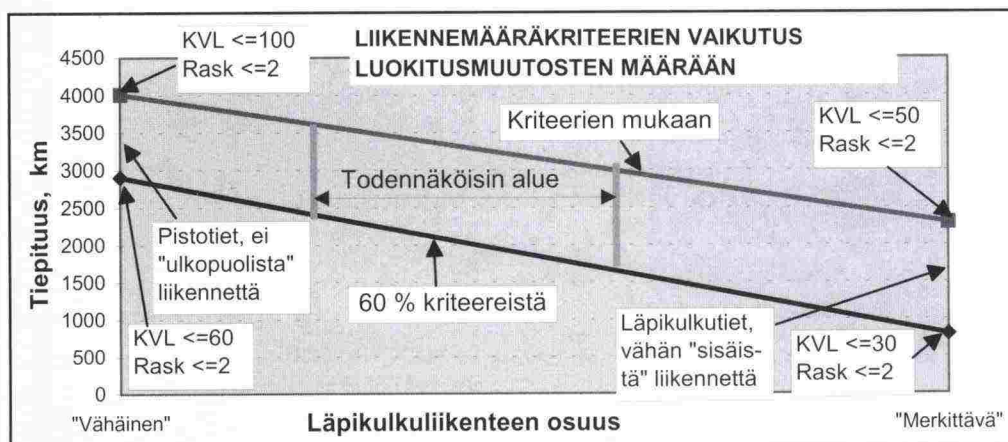
## Yleiset tiet

Haja-asutusalueiden liikkumista koskevan tutkimuksen (Tiel 24/1997) perusteella autojen määrä on hieman yli 1 kpl/ talous. Jos oletetaan, että jokaisella autolla ajetaan 2,5 matkaa vuorokaudessa sillä tiellä, jonka vaikutusalueella auton ”kotitalous” on, tulisi liikennemäärän olla alla olevan kuvan mukainen, jotta yleisen tien (yksityisen tien yleiseksi tieksi muuttamisen) kriteerit täyttyvät.



Kuva 33: Yleisen tien edellytykset liikennemäärän mukaan

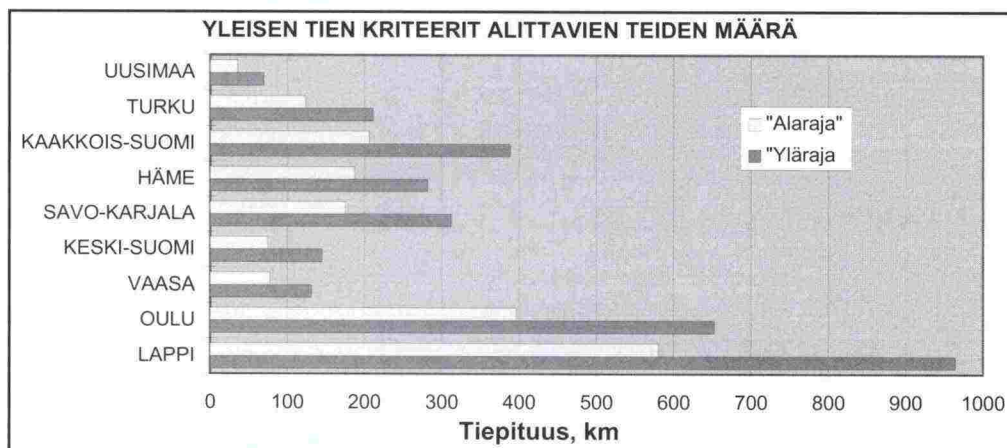
Yllä olevan tarkastelun perusteella yleisen tien kriteerit eivät täyty teillä, joiden liikennemäärä on alle 50 ajon./vrk. Lisäksi on läpikulkuliikenteen (tai ”ulkopuolisen” liikenteen) vähäisyyden ja teiden verkollisen aseman perusteella runsaasti teitä, joilla kokonaisliikennemäärä on 50 - 100...130, mutta ne eivät täytä yleisen tien kriteerejä. Seuraavassa on esitetty luokituslaskennan tueksi kuva, jonka perusteella voidaan arvioida erilaisten liikennemäärärajojen vaikutusta luokitusmuutosten määrään. Kuvassa on liikennemäärän alarajoina, kun läpikulkuliikenteen osuus on merkittävä, 50 ja 30 ajon./vrk ja ylärajoina, kun läpikulkuliikenteen on osuus vähäinen, 100 ja 60 ajon./vrk. Merkittävyystekijänä on rajauksia määritettäessä otettu mukaan ehto; raskaan liikenteen määrä on enintään 2 ajon./vrk. Todennäköisin alue tarkoittaa sitä, että yleensä teillä on jonkin verran läpikulku- / ”ulkopuolista” liikennettä, joten asetetun kriteerin toteutumista voidaan hakea tältä alueelta.



Kuva 34: Liikennemäärärajojen vaikutus tieluokkamuutosten määrään



Edellä olevan kuvan perusteella näyttää siltä, että koko maassa on noin 2000 – 3500 km sellaisia vähäliikenteisiä yhdystieitä, joiden hallinnollista asemaa tulisi tarkastella kriittisesti. Tiepiireittäin on vastaavan tarkastelun mukaan ”lakkautusuhan” alaisia teitä seuraavan kuvanmukaisesti.



Kuva 35: Yleisen tien kriteerit alittavien teiden määrä tiepiireittäin

Jos vähäliikenteisten teiden yleisenä tienä säilyttämisen ehtoja kiristetään niin, että raskasta liikennettä tulisi olla enemmän kuin kolme ajon./vrk, lisääntyy lakkautusuhan alaisten teiden määrä noin 4000 kilometriin. Vaasan ja Lapin alueilla ehtojen kiristäminen lisää lakkautusuhan alaisten teiden määrää vajaat 10 % ja muualla maassa runsaat 20 %.

### Yksityiset tiet

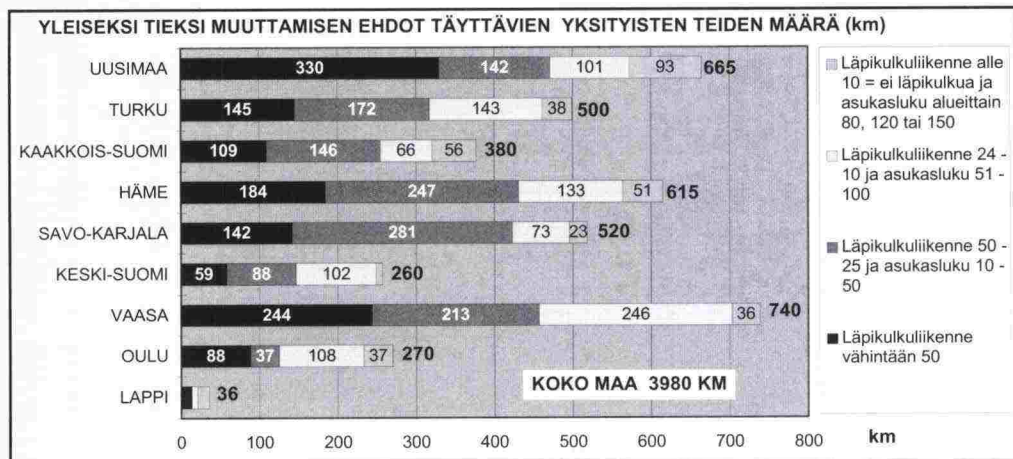
Yleiseksi tieksi muuttamisen ehdot täyttävien yksityisten teiden määriä on tarkasteltu Tielaitoksen ohjeessa annettujen rajojen mukaisesti. Tien tieverkollinen asema (pistotie, läpikulkutie) on määritetty läpikulkuliikenteen (tai ”ulkopuolisen” liikenteen) määrän perusteella: pistoteiksi on oletettu sellaiset tiet, joilla on läpikulkuliikennettä vähemmän kuin 10 ajon./vrk.

Koko maassa kriteerit täyttäviä yksityisiä teitä on yhteensä 3980 km ja erityyppisiin teihin ne jakautuvat seuraavasti:

- Pistoteitä, joiden pituus on yli 6 km ja joiden vaikutusalueella on alueittain 80, 120 tai 150 asukasta, yhteensä 360 km.
- Läpikulkuteitä, joilla läpikulkuliikenteen määrä on vähintään 50 ajon./vrk, ei pituus- tai asukasmäärärajaa, yhteensä 1315 km.
- Läpikulkuteitä, joiden pituus on yli 4 km, joilla läpikulkuliikenteen määrä on 25 – 50 ajon./vrk ja joiden vaikutusalueella on 10 – 50 asukasta, yhteensä 1325 km.
- Läpikulkuteitä, joiden pituus on yli 4 km, joilla läpikulkuliikenteen määrä on 24 – 10 ajon./vrk ja joiden vaikutusalueella on 51 – 100 asukasta, yhteensä 980 km.

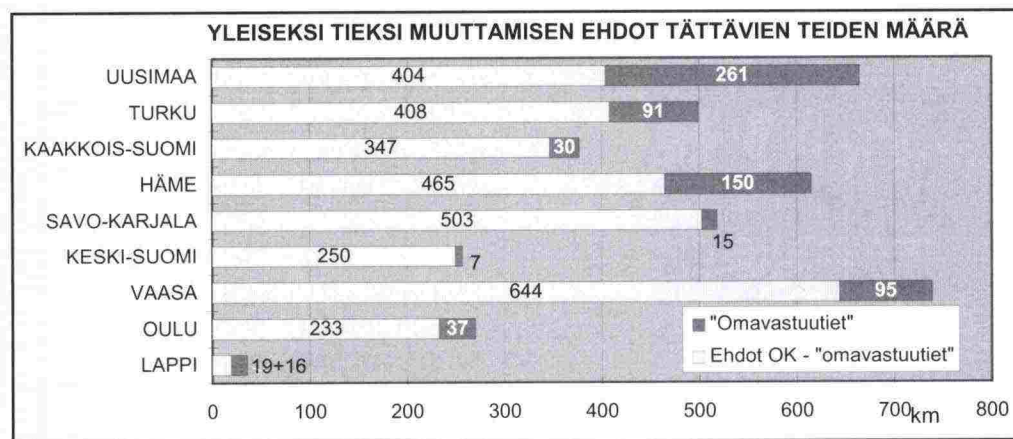
Edellä oleviin lukuihin on syytä suhtautua varauksin, sillä läpikulkuliikenteen määrä on yksityisillä teillä yleensä arvioitu.





Kuva 36: Yleiseksi tieksi muuttamisen ehdot täyttävien yksityisten teiden määrä tiepiireittäin

Noin 700 km yleisen tien kriteerit täyttävistä yksityisistä on sellaisia, joilla tiepituus taloutta kohden on korkeintaan 100 m, ts. omavastuu -säännön vuoksi ne eivät saisi lainkaan valtionavustusta. Osa näistä teistä on kaava-alueilla tai taajamien reuna-alueilla olevia teitä, joiden hallinnollinen asema tulisivin käsitellä kaava-asiana.



Kuva 37: "Omavastuuteiden" osuus yleiseksi tieksi muuttamisen ehdot täyttävistä teistä.

## **LIITTEET**

Liite 1: Yhdystiet,  $KVL \leq 50$  ajon./vrk

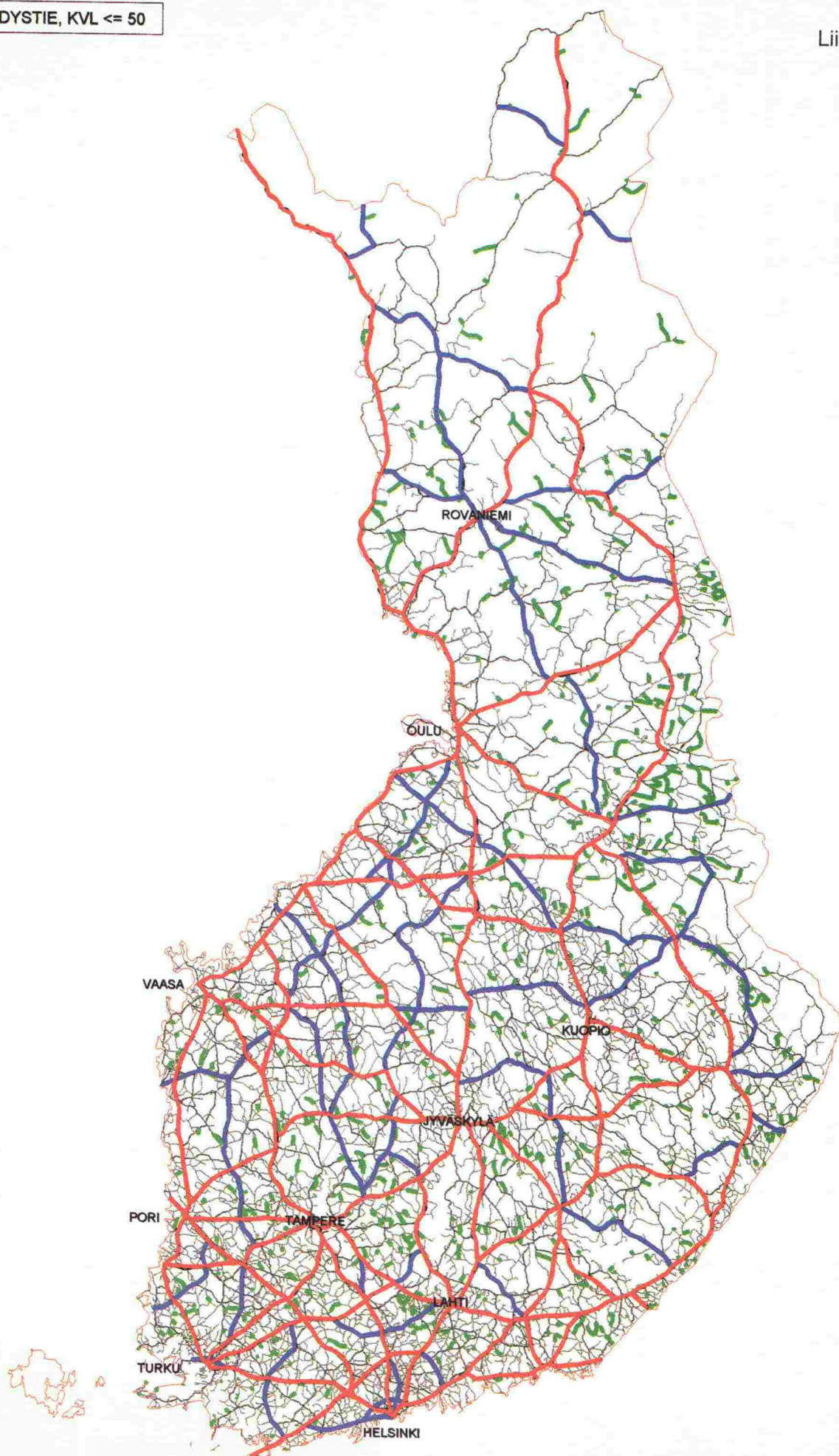
Liite 2: Yhdystiet,  $KVL \leq 100$  ajon./vrk

Liite 3: Yhdystiet,  $KVL \leq 50$  ajon./vrk ja raskaita enintään 2 ajon./vrk

Liite 4: Yhdystiet,  $KVL \leq 50$  ajon./vrk ja raskaita enintään 3 ajon./vrk

YHDYSTIE, KVL <= 50

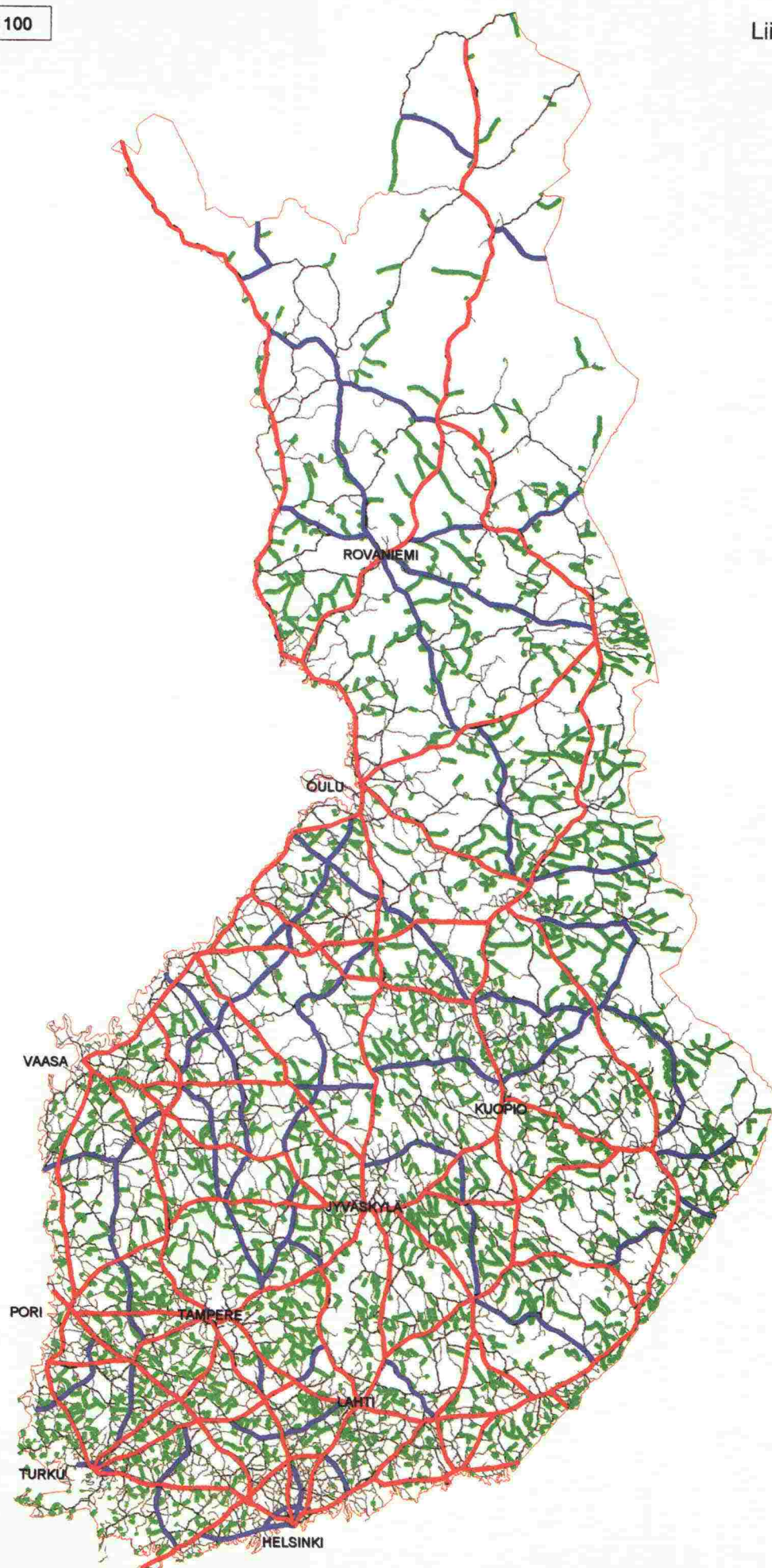
Liite 1





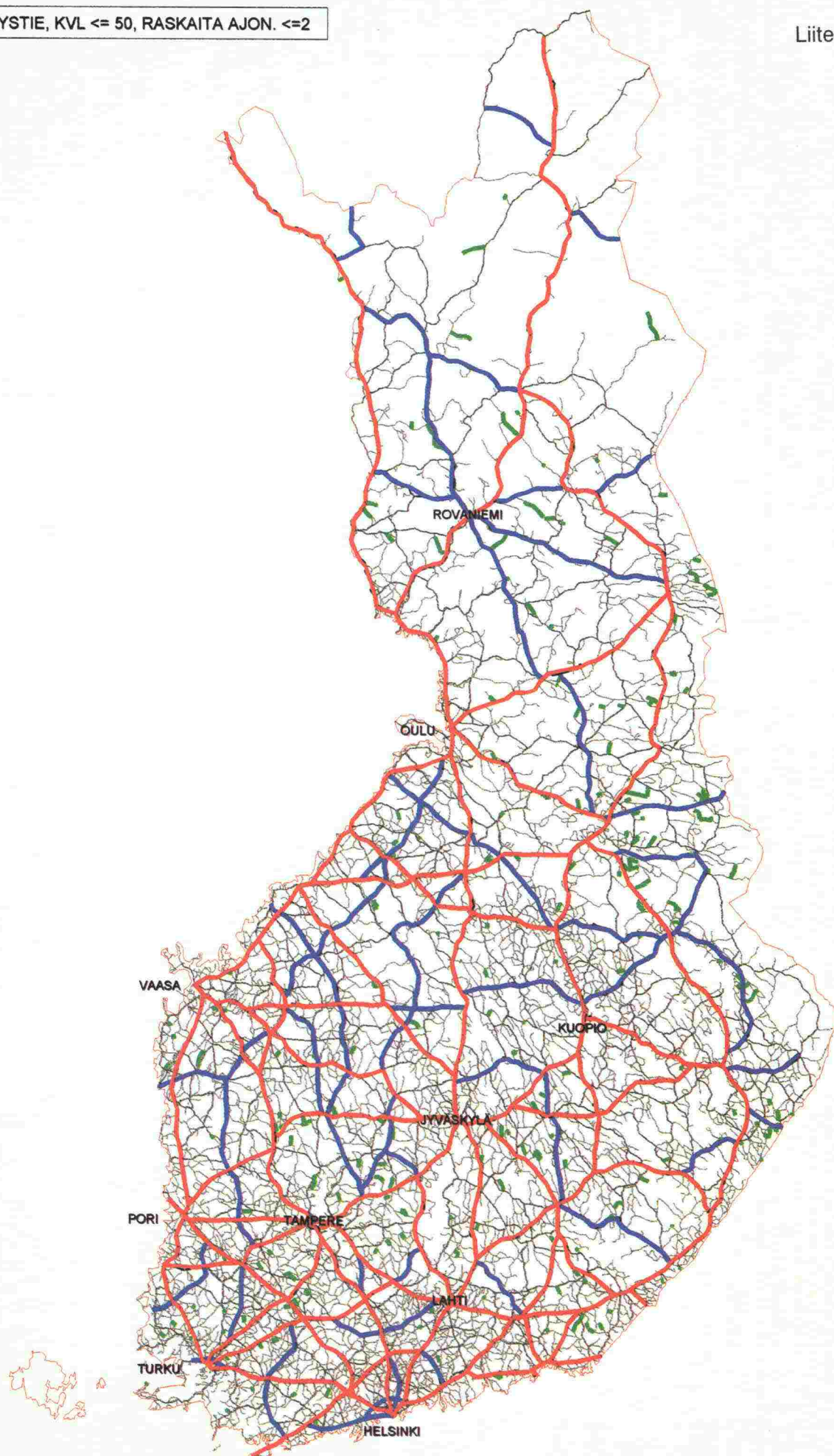
YHDYSTIE, KVL <= 100

Liite 2



YHDYSTIE, KVL <= 50, RASKAITA AJON. <=2

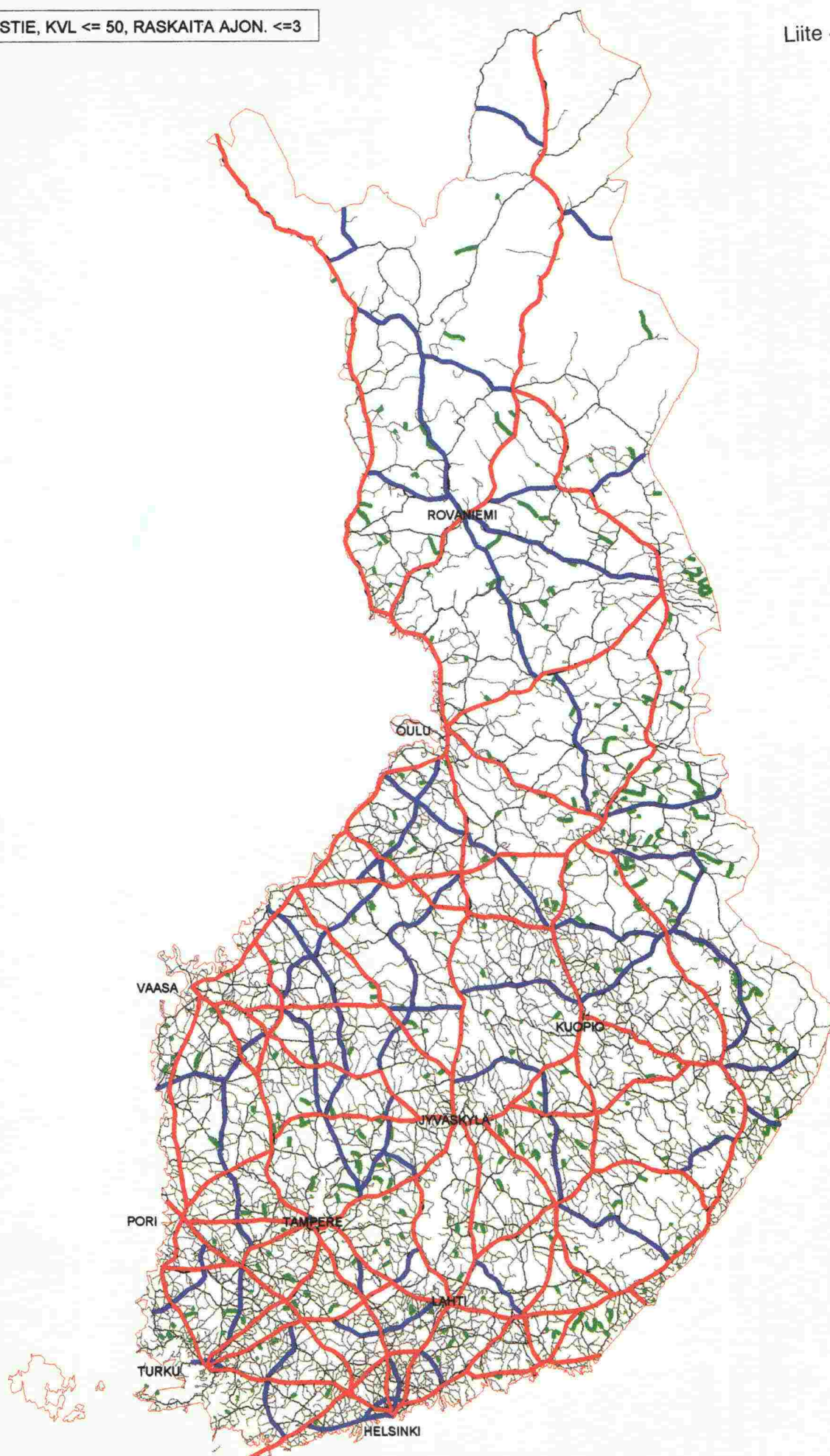
Liite 3





YHDYSTIE, KVL <= 50, RASKAITA AJON. <=3

Liite 4





ISBN 951-726-483-6  
ISSN 0788-3722  
TIEL 3200546